

Albanisch-m... Verkehrsfrag...

Richard Riedl,
Lower Austria
(Austria). ...



TO

Riedl

J

Expl. Nr.

147

Vertraulich.

Albanisch-montenegrinische Verkehrsfragen.

Eine wirtschaftspolitische Reisestudie

von

Richard Riedl,

Sekretär der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer.



Wien 1906.

Verlag der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer.

Druck von Johann N. Vernay in Wien.

929121A

Inhalt.

Vorwort (S. 5).

I. Der Verkehrsbereich der albanischen und montenegrinischen Küste (S. 7).

Beschaffenheit der albanischen Küste (S. 7). — Mangel an Eisenbahnverbindungen (S. 7). — Konkurrenz von Salonik (S. 8). — Umfang des Verkehrs und Verkehrsgebiete (S. 8).

II. Handelswege und Handelsplätze im montenegrinisch-nord-albanischen Verkehrsgebiete (S. 9).

Die Bacche di Cattara und ihr Hinterland (S. 9). — Antivari und Dulcigna (S. 10). — Skutari und Padgarica (S. 11). — Umfang des Skutariner Handels und fortschreitende Emanzipation Süd-Montenegras (S. 11). — Wirtschaftliche Bedeutung Skutaris für Nordalbanien (S. 13). — Montenegrinisch-italienische Bestrebungen (S. 14).

III. Skutari und der Bojana-Verkehr (S. 15).

Bedeutung der Bojana als Schiffahrtsweg (S. 15). — Ungünstige Veränderung der hydrographischen Verhältnisse (S. 16). — Ablenkung des Kirilaufes (S. 16). — Der Drin und sein Durchbruch zur Bojana (S. 18). — Schiffahrtsverhältnisse auf der Bojana (S. 23).

IV. Der Hafen von San Giovanni di Medua (S. 29).

Der Drin-Golf (S. 29). — Die Reeden von Rodani und Šlinza (S. 30). — Der Hafen von Medua (S. 31). — Seine Landverbindungen (S. 33).

V. Die Drin- und Bojana-Regulierung und der Eisenbahnbau Medua—Skutari (S. 34).

Die türkischen Regulierungspläne von 1880 (S. 34). — Einführung einer Regulierungsabgabe (S. 35). — Verhandlungen mit der Bauunternehmung Vicentini. (S. 35). — Die mißglückten Regulierungsarbeiten der Gesellschaft Manos & Haffer (S. 36). — Wechselnde Projekte für die Wiederherstellung der Regulierungsbauten (S. 38). — Das von der türkischen Regierung zur Ausführung bestimmte Projekt Rapati (S. 44). — Verhandlungen mit den Mächten wegen neuerlicher Einführung der Regulierungsabgabe (S. 50). — Italienisches Anbot für die Bojana-Regulierung (S. 54). — Kritik der türkischen Regulierungspläne (S. 55). — Der Bahnbau Medua—Skutari (S. 64).



VI. Die Italienisch-montenegrinischen Bahn- und Hafenbau-Projekte (Dulcigno—Porto Milena—Antivari) (S. 66).

Verkehrspolitische Bestrebungen Montenegras (S. 66). — Der Hafen von Dulcigno (S. 67). — Porto Milena und der Kanal nach Sinjerkj an der Bajana (S. 69). — Antivari (S. 70). — Italienisches Kapital in Montenegro: Die Tabakmonopol-Gesellschaft (S. 71). — Straßenbauten der Gesellschaft (S. 72). — Syndacata Itala-montenegrin (S. 73). — Das Hafenbauprojekt in Antivari (S. 73). — Die Eisenbahn Antivari—Virbazar (S. 74). — Ihre Fortsetzung nach Podgorica und Kolašin (S. 75). — Technische Schwierigkeiten und Versuch der Trassenführung über türkisches Gebiet (S. 77). — Gegenwärtiger Stand der Hafenbauten in Antivari (S. 78). — Österreichische Gegenprojekte (S. 79). — Der montenegrinische Bahnbau und der Berliner Vertrag (S. 83). — Die Eisenbahn Medua—Skutari als wirkungsvollste Gegenmaßregel (S. 84).

VII. Die italienische Schifffahrt an der Ostküste der Adria (S. 85).

Der erste Vertrag mit der Puglia vom 29. Oktober 1893 (S. 85). — Spätere Erweiterungen des Vertrages (S. 87). — Neuordnung des adriatischen Dienstes im Jahre 1904 (S. 91). — Wirtschaftliche und politische Ziele der italienischen Schifffahrtsbestrebungen (S. 92).

VIII. Österreichische und ungarische Schifffahrt nach Montenegro und Albanien (S. 95).

Die Linien des Lloyd (S. 95). — Vergleich mit den Leistungen der Puglia (S. 100). — Die Subvention des Lloyd im Vergleich zu jener der Puglia (S. 101). — Gegenwärtige Konkurrenzverhältnisse der Schifffahrt: In Valona (S. 104). — In Durazzo (S. 108). — In Südalbanien (S. 109). — Im Gebiete von Skutari (S. 114). — Entwicklung des Bajana-Verkehres (S. 114). — Anteil der Segelschifffahrt (S. 117). — Anteil der verschiedenen Dampferlinien am Skutariner Handel (S. 119). — Rückgang der österreichischen Schifffahrt gegenüber der italienischen und ungarischen (S. 121). — Ursachen: Der Tarifkampf der Gesellschaften (S. 122). — Die Einrichtung des Schifffahrtsdienstes (S. 124). — Vorschläge zur Verbesserung des Verkehres nach Medua und Oboti (S. 125). — Schleppverkehr zwischen Oboti und Skutari (S. 129). — Schifffahrt auf dem Skutari-See (S. 130). — Die Flaggenfrage (S. 134).

IX. Schlußergebnis.

Gegensatz zu Italien (S. 136). — Österreichische Versäumnisse (S. 137). — Forderungen: Ausgestaltung der Schifffahrt an der albanischen Küste (S. 138). — Pflege des Lokalverkehres zwischen den Haupthäfen und kleineren Stationen (S. 138). — Eisenbahnbauten (S. 139). — Flußregulierungen (S. 139). — Notwendigkeit der Beteiligung österreichischen Kapitals (S. 140).

V o r w o r t.

Im Spätsommer und Herbst 1905 unternahm der Verfasser im Auftrage der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer eine Studienreise nach Makedonien und Albanien. Den Schluß dieser Reise bildete eine Durchquerung des Landes von Monastir bis Durazzo und ein Aufenthalt im albanischen und montenegrinischen Küstengebiete. Das vorliegende Buch faßt die verkehrspolitischen Ergebnisse dieses Teiles der Reise zusammen. Sein Inhalt gibt zum größten Teile an Ort und Stelle Erschautes und Erhobenes wieder. Zur Ergänzung wurden die wertvollen Materialien benützt, welche in den Konsulatsberichten und in der vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium herausgegebenen Sammlung der „Gesetze und Verträge der Post- und Schifffahrtslinien in den Seestaaten der Erde“ (Wien, Hof- und Staatsdruckerei, 1904) enthalten sind.

Möge die Schrift, die in der vorliegenden Form nur für den vertraulichen Gebrauch eines engeren Kreises bestimmt ist, dazu beitragen, die Erkenntnis der wichtigen Interessen, welche an der Ostküste der Adria für Österreich auf dem Spiele stehen, zu wecken und zu fördern.

Wien, im Juni 1906.

I. Der Verkehrsbereich der albanischen und montenegrinischen Küste.

Im Gegensatz zu der reichgegliederten dalmatinischen Küste mit ihrem Inselgewirr, ihren zahllosen Buchten und fjordartigen Einschnitten und ihrem Überfluß an trefflichen Häfen zeigt das weiter südlich gelegene Albanien eine verhältnismäßig geringe Küstenentwicklung und einen auffallenden Mangel an guten, von der Natur aus geschützten Ankerplätzen. Die Bocche di Cattaro ist der südlichste der tief in das Land eingreifenden Sjorde, die Dalmatien auszeichnen. Alle weiter südlich gelegenen Hafenplätze sind mehr oder weniger offene Buchten, die fast durchwegs nur gegen einzelne Windrichtungen gedeckt sind, im übrigen aber einen mangelhaften oder gar keinen Schutz gewähren. Die einen sind gegen den Sirocco, die anderen gegen die Bora oder den Ponente offen. Künstliche Hafenbauten fehlen gänzlich, so daß manchmal das Anlaufen, weit öfter noch das Einnehmen und Löschen der Ladung bei ungünstigem Wetter unmöglich ist. Naturgemäß beeinträchtigt schon dies die kommerzielle Bedeutung der albanischen Häfen. In demselben Sinne wirkt der vollständige Mangel an Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande. Dieser Umstand macht sich besonders stark geltend, seit Salonik sowohl mit dem Vardartal und Mitrovica, als auch mit Monastir durch Eisenbahnlinien verbunden ist und infolgedessen einen Großteil des früher an albanische Häfen gefallenen Verkehrs an sich gezogen

hat. Im Jahre 1904 betrug der Gesamtverkehr der albanischen Häfen 18,503.000 Franken in der Einfuhr, 11,417.000 Franken in der Ausfuhr, während in Salonik die Einfuhr auf 72,000.000 Franken und die Ausfuhr auf 68,000.000 Franken geschätzt wird, zusammen also fast auf das Fünffache des gesamten Verkehrs der albanischen Küste. Hingegen besitzen die montenegrinischen und türkischen Adria Häfen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung als die Endpunkte einer Reihe projektierter Transversallinien, welche, das albanische Gebirgsland durchquerend, in Monastir, im Vardartal oder im Kossovo polje den Anschluß an die orientalischen Bahnen und weiterhin an die von Osten an deren Linien sich heranschiebenden bulgarischen und serbischen Transversalstrecken finden sollen. Mit Rücksicht auf diese Bahnprojekte, wie auch auf die gegenwärtig bestehenden Handelsstraßen und Verkehrszentren lassen sich drei Verkehrsgebiete unterscheiden: das nord-albanisch-montenegrinische, dessen wichtigster Platz Skutari ist, das mittel-albanische, das von Durazzo und Valona aus versorgt wird und endlich das süd-albanische mit den Häfen von Santi Quaranta, Sajada, Parga, Prevesa und Salahora. Die Bedeutung dieser Verkehrsgebiete ergibt sich aus den folgenden den Konsularberichten entnommenen Ziffern über die Ein- und Ausfuhr der albanischen und montenegrinischen Häfen im Jahre 1904:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
Antivari und Dulcigno . .	377.349 frcs.	311.713 frcs.
Skutari	5,437.000 "	1,011.000 "
Durazzo	2,972.000 "	2,399.000 "
Valona	1,516.000 "	2,974.000 "
Santi Quaranta, Sajada, Parga, Prevesa u. Salahora	8,578.000 "	5,033.000 "
	18,880.349 frcs.	11,728.713 frcs.

Wie diese Zusammenstellung zeigt, ist das wichtigste Gebiet, sowohl für die Einfuhr, wie die Ausfuhr Süd-Albanien, wohl

eine Folge des Umstandes, daß das Einflußgebiet seiner Häfen bei dem Fehlen konkurrierender Eisenbahnverbindungen mit Salonik am weitesten nach Osten geht. Dies kommt namentlich in den Ziffern der Einfuhr zum Ausdruck. In Bezug auf die Ausfuhr geben die mittelalbanischen Häfen Valona und Durazzo denen des Südens nichts nach, während ihre Einfuhr mit Rücksicht auf die Konkurrenz von Monastir und Salonik, die sich in Mittel-Albanien besonders stark fühlbar macht, bedeutend geringer ist. Die Plätze Nord-Albanien und Montenegro endlich haben für die Einfuhr zwar eine größere Bedeutung wie die mittelalbanischen Häfen, in der Ausfuhr dagegen stehen sie hinter diesen wie hinter den süd-albanischen gleich weit zurück, entsprechend der verhältnismäßigen Armut des umgebenden Landes.

II. Handelswege und Handelsplätze im montenegrinisch-nordalbanischen Verkehrsgebiet.

Für den Handel nach Montenegro und Nordalbanien kommen hauptsächlich drei Einbruchstellen in Betracht: die Bocche di Cattaro, die montenegrinischen Häfen Antivari und Dulcigno und endlich das albanische Skutari.

In Cattaro und zum Teil auch in Risano konzentriert sich der Handel mit dem nordwestlichen Teil Montenegros. Die Landeshauptstadt Cetinje und die nach dieser gravitierenden Gebiete, sowie die Nachbarschaft der Krivoscie versorgen sich ausschließlich auf diesem Wege mit europäischen Produkten, wie sie auch die Erzeugnisse des eigenen Landes ausschließlich auf den Märkten der Bocche zum Verkaufe bringen oder auf dem Seewege über Cattaro ausführen. Von weit geringerer Wichtigkeit für den montenegrinischen Handel sind die süddalmatinischen Hafenplätze Budua, Castellastua und Suttomore (Spizza). Sie sind zu unbedeutend, als daß sich hier ein lebhafterer Verkehr mit

dem Hinterlande hätte entwickeln können und ihr Handel erstreckt sich nicht weit über die nächste Nachbarschaft der Grenze.

Der montenegrinische Hafenplatz Antivari ist als Ansiedlung wohl bedeutender; sein Verkehrsbereich geht jedoch gleichfalls nicht über den Rücken der Küstengebirge hinaus, die hier allerdings weiter zurücktreten und breitere fruchtbare Täler zum Meere herabsenden. Ubrigens ist die heutige Bedeutung Antivaris nur mehr ein Schatten jener, die es zur Türkenzeit besaß, als es, wie heute Medua, der Hafen Skutaris und durch eine stark begangene Straße mit ihm verbunden war. Das alte landeinwärts am Berghang hingebaute Antivari liegt seit der Eroberung durch die Montenegriner größtenteils öde und in Trümmern. Die neue Stadt, die, Pristan genannt, im innersten Winkel der Reede in Entstehung begriffen ist, wird möglicher Weise in Zukunft als Ausgangspunkt einer Eisenbahnlinie größere Wichtigkeit gewinnen. Gegenwärtig hat auch sie für den Handel nach dem Innern Montenegros nur eine ganz untergeordnete Bedeutung.

Der zweite montenegrinische Hafen Dulcigno liegt bereits am Nordrand der Bojana-Ebene. Größer und volkreicher als Antivari, hat es auch die frühere Wohlhabenheit in höherem Maße erhalten, weil es bei den Ereignissen, die seinem Übergang in montenegrinischen Besitz vorangingen, weniger zu leiden hatte und weil auch seine Bewohnerschaft, die ihren Haupterwerb in der Schifffahrt sucht, von dem Wechsel in der Staatsangehörigkeit in ihrem Berufsleben nur wenig betroffen wurde. Selbst als Konsumplatz nicht ganz unbedeutend, ist es gleichzeitig der wirtschaftliche Mittelpunkt des montenegrinischen Küstengebietes zwischen der Bojana und dem Mužuragebirge. Darüber hinaus erstreckt sich jedoch seine Bedeutung als Handelsplatz gegenwärtig nicht.

Der Handel nach dem Innern Montenegros, namentlich nach den fruchtbaren Gebieten an den Ufern des Skutari-Sees

und in der Ebene von Podgorica, nimmt seinen Weg größtenteils über Skutari. Nur hochwertige Waren, bei denen die Fracht im Verhältnisse zum Werte weniger in Betracht kommt und anderseits eine Beschädigung während des Transportes in höherem Maße zu fürchten ist, werden auf dem Landwege von Cattaro über Cetinje bezogen, der den Vorteil größerer Sicherheit und Schnelligkeit besitzt. Skutari ist daher heute noch der wichtigste Stapelplatz des montenegrinischen Handels, wenn auch bereits in einem anderen Sinne als früher. Während früher die Kaufleute von Podgorica und die Bewohner der nördlichen Ufer des Skutari-Sees ebenso wie der albanische Gebirgsbauer im Bazar von Skutari ihre Einkäufe besorgten und der Skutariner Zwischenhandel auch das ganze Geschäft nach Süd-Montenegro in der Hand hielt, ist er heute größtenteils auf die Spedition beschränkt worden. Podgorica hat sich bereits zu einem selbstständigen Handelsplatze von nicht unbeträchtlicher Bedeutung emporgeschwungen. Seine Kaufleute stehen meist in direkten Beziehungen mit Triest und Italien, den Zwischenhandel nach den kleineren südmontenegrinischen Orten im Gebiete des Sees und in der Ceta hat es größtenteils an sich gerissen, ja sogar aus den benachbarten albanischen Grenzgebieten kommen die Malissoren vielfach schon nach Podgorica statt nach Skutari auf den Markt. Nur der Bezugsweg der Waren führt noch über Skutari, wo die Umladung aus den Londren (Ruderbarken), welche die Güter die Bojana hinaufbringen, in den Seedampfer zur Weiterbeförderung an die montenegrinischen Ufer des Skutari-Sees stattfindet. Aus dem Handelsplatze ist Skutari der Umschlagplatz für Süd-Montenegro geworden. Ebenso geht die südmontenegrinische Ausfuhr noch über Skutari. Welchen Anteil die Durchfuhr nach und von Montenegro am Skutariner Handel hat, zeigt die folgende, vom k. u. k. General-Konsulat in Skutari auf Grund der allerdings nicht immer ganz zuverlässigen türkischen Zollstatistik angefertigte Zusammenstellung:

Jahr	Skularis Einfuhr		Skularis Ruffuhr		Durchfuhr nach Montenegro		Durchfuhr aus Montenegro		Gesamterkehr in Skulari	
	q	K	q	K	q	K	q	K	q	K
1896	30.471	2,318.702	15.761	702.000	6.443	473.800	3.624	19.416	56.299	3,513.920
1897	27.994	2,527.493	20.631	745.496	7.854	544.594	2.299	13.677	58.678	3,831.260
1898	27.312	2,672.497	15.935	684.014	7.135	493.400	3.130	14.898	53.512	3,864.810
1899	50.890	3,318.136	29.200	1,011.941	6.150	411.337	2.148	12.780	88.388	4,754.190
1900	66.624	3,559.600	28.990	808.100	17.265	595.985	5.459	79.020	118.428	5,042.705
1901	54.824	3,406.150	22.080	800.816	4.781	345.000	2.566	11.960	84.171	4,563.926
1902	62.410	3,372.250	22.193	969.287	12.237	817.834	1.770	8.340	105.180	5,171.990
1903	74.110	3,489.710	23.390	1,124.710	44.726	2,083.913	4.048	353.081	146.274	7,051.410
1904	83.079	5,179.120	24.523	963.225	59.607	3,230.500	5.617	345.000	172.826	9,717.845

Anmerkung: Stücke (Holz etc.) und Dutzendware (Sessel) wurden in q umgerechnet.

Die Steigerung der Durchfuhrziffern in den letzten drei Jahren zeigt die fortschreitende Emanzipation Podgoricas vom Skutariner Handel. Daß diese Emanzipation so plötzlich und in solchem Umfang aufgetreten ist, hängt teilweise wohl mit der veränderten Zollgesetzgebung Montenegros zusammen, wo mit 1. Jänner 1904 ein neuer Zolltarif mit wesentlich erhöhten Sätzen in Kraft trat. Während bei den früheren niedrigen Zöllen die Bequemlichkeit des Einkaufes in dem nahegelegenen Skutari die doppelte Belastung durch den türkischen und montenegrinischen Zoll aufwog, wurde es jetzt vorteilhaft, direkt zu beziehen und wenigstens den türkischen Zoll auf diese Weise zu ersparen.

Für Nord-Albanien dagegen hat der Skutariner Handel seine alte Stellung behauptet.

Aus der Mirdita, aus den sieben Bairaks der Dukadjins am Südufer des Drin und aus der Ober-Skutariner Malcija, das ist dem Hochlande zwischen dem nördlichen Drinufer und der montenegrinischen Grenze, sowie aus den Dörfern der Drin- und Bojanaebene kommen allwöchentlich die Bauern zu Markt, um Erzeugnisse der Viehzucht und des Ackerbaues zum Verkauf zu bringen und ihren Bedarf an Salz, Getreide, Kaffee, Kleidungs-mitteln, Schießbedarf und allerlei europäischen Waren einzukaufen. Der vollständige Mangel eines Handelsstandes im Binnenlande zwingt die Bergbewohner zu einer derartigen Regelmäßigkeit des Marktbesuches, daß er sogar zur Durchführung von Exekutionen ausgenützt werden kann. Wenn ein Hochländer sich dem Spruche der Behörden widersetzt und seine Stammeshäupter die Vollstreckung nicht durchführen, wartet man einfach, bis der Schuldige oder Leute seines Stammes zu Markte kommen und benützt dann diese Gelegenheit ihn entweder selbst gefangen zu nehmen oder für seine Stellung Bürgen in Gewahrsam zu setzen.

Mit dieser wirtschaftlichen Abhängigkeit des gesamten Hochlandes von Skutari hängt auch die große politische Wichtig-

keit dieser Stadt zusammen. Mit Recht ist die türkische Regierung eifersüchtig auf das Emporblühen von Podgorica, dessen wachsende Bedeutung als Handelsplatz für die nördlichen Teile der Skutariner Malcija auch schon zu politischen Annäherungsversuchen Montenegros an die Bergstämme dieses Gebietes geführt hat, und aus demselben Grunde liegt es im eigensten Interesse der Türkei, den Bestrebungen Montenegros entgegenzutreten, welche darauf hinauslaufen, Antioari zum Hafen für Podgorica wie für Skutari zu machen und den ganzen nordalbanischen Verkehr über seine Küste zu lenken. Diese Bestrebungen sind ein Glied in der Kette jener Maßnahmen des Fürstentums, welche ihm zu gelegener Zeit die Ausdehnung seiner Herrschaft über das ganze Becken des Skutari-Sees und damit auch den maßgebenden Einfluß auf die albanischen Bergstämme bringen sollen.

Es genießt dabei vorläufig noch die Unterstützung Italiens, das durch die Förderung der montenegrinischen Pläne seine kommerzielle Stellung in diesem Teile der Balkan-Halbinsel auf Kosten Österreichs zu stärken hofft, gleichzeitig aber auch lebhafte Anstrengungen macht, seinen direkten Verkehr mit Skutari und seinen politischen Einfluß in Nordalbanien zu heben. Es hat seine Dampferverbindungen mit Skutari ständig verbessert und vermehrt und ist außerdem hier wie in Montenegro bestrebt, durch eifrige Pflege seiner Handelsbeziehungen und durch Beteiligung an wirtschaftlichen Unternehmungen seine Interessen zu den vorherrschenden zu machen. Österreich befindet sich ihm wie Montenegro gegenüber in der Verteidigung. Noch ist der österreichische Handel in Skutari der vorherrschende, mehr als 50 Prozent der gesamten Einfuhr kommen aus Triest und Fiume und auch politisch ist unsere Stellung nicht ungünstig. Doch ist zu befürchten, daß bei dem Mangel an Anteilnahme und Entschlußkraft, der uns im Gegensatz zu der Rührigkeit unserer Gegner auszeichnet, Stück für Stück von dieser Stellung verloren gehen wird.

Es ist höchste Zeit, daß unseren Interessen in diesem Gebiete, das den Schlüssel zu ganz Nord-Albanien bildet, eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet und an Stelle fortwährender Verhandlungen und Erwägungen die entschlossene Tat gesetzt wird.

III. Skutari und der Bojanaverkehr.

Skutari ist eine Hafenstadt im Binnenlande; eine Gründung uralter Zeit, verdankt es sein Entstehen an dieser Stelle dem Umstande, daß die schiffbare Wasserstraße der Bojana — zugleich die einzige der ganzen albanischen Küste — hier den am weitesten nach Osten gelegenen Punkt erreicht. Denn der Skutari-See, dessen Abfluß die Bojana bildet, erstreckt sich in nordöstlicher Richtung fast parallel zur Meeresküste und liegt mit seinem nördlichen Ende bei Virbazar in der Luftlinie sogar weniger weit vom Meere entfernt, als mit seinem südlichen bei Skutari. Die Stadt bildet daher den östlichsten Punkt des Parallelogrammes, das der See und sein Abfluß zum Meere, die Bojana, mit der Küste bilden. In den Zeiten primitiver Schifffahrt konnten zweifellos die meisten Handelsschiffe, die die Adria befuhren, auf der Bojana bis nach Skutari hinaufkommen. Von hier eröffnete sich die Möglichkeit weiterer Schifffahrt über den See bis an dessen nördliches Ufer und auf der anderen Seite erschlossen sich nach Skutari hin die Täler des albanischen Hochlandes, liefen hier die Straßen zusammen, welche längs des Kiri und des Proni-that in die Malcija und längs des Drin bis hinüber nach Prizren und dem Amselfelde führten.

Heute hat die Bojana als Schifffahrtsweg viel von ihrer früheren Wichtigkeit eingebüßt. Die Ursache davon liegt vor allem in der vollständigen Vernachlässigung des Flußlaufes. Die türkische Regierung unterließ jede, auch die bescheidenste Fürsorge für die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit oder für ihre Verbesserung. So mußte die Bedeutung der Bojana von selbst abnehmen, je größer die Ansprüche wurden, die bei dem zu-

nehmenden Tannengehalt und Tiefgang der Fahrzeuge an einen der Seeschifffahrt dienenden Flußlauf gestellt wurden. Dazu kamen Naturereignisse, welche die hydragraphische Beschaffenheit der ganzen Gegend zum Nachteil der Schifffahrt gründlich veränderten. Ursprünglich empfing die Bajana ihr ganzes Wasser vom Skutari-See, ohne direkte Zuflüsse von größerer Bedeutung zu besitzen. Der See wirkte dabei wie ein ungeheures Klärbecken. Die Bergströme und Wildbäche, die sich — namentlich am nördlichen Ufer — in den See ergießen, lagern die mitgebrachten Geröllmassen naturgemäß nächst ihrer Mündung ab, so daß hier eine fortschreitende Hebung des Seebadens bis zur schließlichen Verlandung eintritt, während der Abfluß des Sees fast kein Geschiebe führt. Infolgedessen war damals die Bojana naturgemäß ein Fluß mit geringer Schatterführung und ziemlich gleichmäßigem, weil aus dem ungeheuren Reservoir des Sees genährtem Wasserstande.

Diese günstigen Verhältnisse nahmen jedach ein Ende, seit die Bojana infolge der Veränderung benachbarter Flußläufe direkte Zuflüsse mit starker Geröllführung empfing. Der eine dieser Zuflüsse ist der Kiri; er ist ein Wildbach von ziemlicher Mächtigkeit, der aus den Bergen der Malcija kommt und früher nördlich von Skutari sich direkt in den See ergoß. *) Nach seinem Austritt aus dem Gebirge hatte er die letzten 5—6 Kilometer seines Laufes in durchaus ebenen Gelände, wie es durch die allmähliche Verlandung und Verschiebung des Seeufers entstanden war, zurückzulegen. Bei dem unentschiedenen Gefälle dieses Varlandes waren Veränderungen des Flußbettes durch Hochwässer leicht möglich. Nun eröffnen sich aus dem Seebecken nach Süden hin zwei Ausgänge. Mitten zwischen beiden liegt der Festungsberg von Skutari; zwischen ihm und den Steilhängen des Tarabaş, der einer Mauer gleich das südwestliche Ufer des Skutari-Sees begrenzt, haben die

*) Eine Erinnerung an diesen alten Lauf des Kiri lebt darin fort, daß das nördlichste, nahe dem See gelegene Stadtviertel von Skutari immer noch Kiras heißt.

Gewässer des Sees sich ihren Abfluß geschaffen: hier ist der Durchbruch der Bojana. Auf der anderen Seite ist der Festungsberg durch eine etwa einen Kilometer breite ebene Talsohle von den Ausläufern der nordalbanischen Berge getrennt. Diese Lücke benutzte der Kiri, um, seinen ursprünglich westwärts gegen das Seeufer gerichteten Lauf verändernd, nach Süden durchzubrechen, so daß er jetzt, den Festungsberg umfließend, sein Wasser und sein Geschiebe unmittelbar der Bojana zuführt.

Die Veränderung mag durch unverständige Wasserbauten, wie sie die Eingebornen zum Zwecke des Mühlenbetriebes oder zur Bewässerung ihrer Felder ausführen, beschleunigt worden sein. Heute noch wird der ursprüngliche Lauf des Kiri durch einen unterhalb Drišti abzweigenden, nach den Orten Boksi und Drgoçi führenden Kanal bezeichnet. Das aus diesem Kanal fließende Wasser wird unterhalb Drgoçi zur Bewässerung der Felder in die Ebene abgeleitet, so daß sein Bett sich hier vollständig in kleine Gerinne auflöst und verschwindet. Im Sommer nimmt dieser Mühlkanal das ganze Wasser des Kiri auf. Das eigentliche Flußbett ist von Boksi an vollständig trocken, es sei denn, daß ein Teil des Wassers unter den Schotter- und Geröllmassen, die das Bett in mächtiger Breite anfüllen, versickert und seinen Lauf unsichtbar weiter verfolgt. Im Winter und Frühjahr ist der Kiri durch die Schneeschmelze und Regengüsse stark geschwellt und führt auch in seinem Unterlauf große Wassermassen. *) Als ein verheerender Wildbach tritt er in die Ebene ein.

*) Nach einem vom 21. November 1898 datierten Berichte der Konstantinopler Kai-Gesellschaft, deren Ingenieure die hydrographischen Verhältnisse des Kiri, des Drin und der Bojana geprüft hatten, beträgt der Hochwasser-Querschnitt an der alten Venezianerbrücke oberhalb Skutaris 160 m², die mittlere Geschwindigkeit 3·16 m, was eine Wassermenge von 505·6 m³ in der Sekunde ergibt. Beim Einfluß des Kiri an der Brücke von Bakčelik wurde eine Wassermenge von 550 m³ in der Sekunde ermittelt. Das Gefälle beträgt in den letzten drei Kilometern oberhalb Bakčelik 3·62 m m oder 1·2‰, die nächsten 12¼ Kilometer stromaufwärts bis zur Venezianerbrücke 35 m oder durchschnittlich 3·12‰.

Östlich von Skutari, das er im Rücken umfließt, ist sein Bett mehr als 1 Kilometer breit. Trotzdem bildet er für die Stadt eine ständige Überschwemmungsgefahr. Zu ihrer Abwehr wurden im Laufe der Zeit verschiedene Dämme — man zählt deren im Ganzen sechs — hergestellt. Da sie jedoch, wie im Oriente üblich, ohne einen einheitlichen Plan und ohne Rücksicht auf die bereits vorhandenen Bauten errichtet wurden, bilden sie keine geschlossene Linie, sondern lassen bedeutende Lücken. Sie vermögen daher wohl den Anprall des Hochwassers zu brechen, nicht aber sein Eindringen in die Stadt zu verhindern, deren Straßen oft meterhoch überschwemmt werden.

Die starke Geröllführung des Kiri, von deren Größe die Verschotterung seines Bettes das beste Zeugnis ablegt, mußte naturgemäß die Schifffahrtsverhältnisse in der Bojana wesentlich verschlechtern, nachdem der Kiri ihr direkter Nebenfluß geworden war. Noch bedeutender und verderblicher war jedoch der Einfluß, den der Durchbruch des Drin darauf übte.

Der Drin ist der bedeutendste Fluß Nord- und Mittel-Albaniens. Der Ursprung seines hauptsächlichsten Quellflusses, des weißen Drin, liegt in der Mokra Gora, dem nördlichen Randgebirge der Metoja. Nachdem er dieses Becken in nord-südlicher Richtung durchströmt und dabei zahlreiche Nebenflüsse in sich aufgenommen hat, wendet er sich in der Nähe von Prizren nach Westen, nimmt den von Süden her kommenden schwarzen Drin, den Abfluß des Ochrida-Sees auf und durchbricht in gewaltigen Felsengen die albanischen Gebirge.

Bei Vaudenjs verläßt der Drin, aus einem mächtigen Felsentor hervortretend, das Gebirge, um in die Ebene einzutreten, die sich von der Küste her zwischen den südmontenegrinischen Gebirgen (Rumija und Taraboš) auf der einen Seite und den Bergen der Mirdita auf der anderen in der annähernden Form eines Dreieckes landeinwärts erstreckt. Diese Ebene wird von drei geradlinigen Hügelketten unterbrochen, die insel-

gleich sich aus ihr erheben und den Zusammenhang der Rumija und des Taraboš mit den mirditischen Bergen andeuten. Der erste und niedrigste dieser Hügelrücken wird vom Drin bei Bušati durchbrochen; der zweite jedoch, der, Mali Kaka-ričit genannt, bis auf eine durchschnittliche Höhe von 300 Meter sich erhebt, zwingt den Fluß bereits nach Südosten auszuweichen; durch ein sumpfiges Tal, die Knefa Baldrins, von ihm getrennt, schiebt sich als dritter vollkommen parallel verlaufend an der Küste der Mali Rencit vor und bildet an seinem südöstlichen Ende mit den Ausläufern der Gebirge von Mirdita die Enge von Alessio, durch die der Drin sich Bahn brechen muß, ehe er sein sumpfiges Delta und das Meer erreicht. Im ganzen hält sich der Drin mehr am östlichen Rande der Ebene, ebenso wie die Bojana an dem westlichen. Durch die erwähnten Hügelrücken wird sein Unterlauf gewissermaßen in drei Teile zerlegt. Der erste reicht von Vaudenjs bis Bušati, die Ebene durchquerend, die sich vom Mali Barz und dem Doppelgipfel der Šita Hajmelit nach Westen hin ohne Unterbrechung bis an den Festungsberg von Skutari und die ihm gegenüberliegenden Hügeln von Brdica, die Fortsetzung des Rückens von Bušati, erstreckt. Der zweite Teil durchfließt die langgestreckte Ebene zwischen Bušati und dem Mali Rencit, die wie in einen Hals in die Enge von Alessio mündet. Den dritten endlich bildet das Deltaland, unterhalb Alessios bis zur Mündung.

Naturngemäß ist das Gefälle des Flusses am stärksten unmittelbar nach seinem Austritte aus dem Felsentore von Vaudenjs. Der Rückstau, den er an den Hügeln von Bušati findet, mußte bei Hochwasser notwendigerweise zu einer Überschwemmung der zwischen dem Hügelrücken und Vaudenjs gelegenen Ebene führen. Da diese Ebene nach keiner Richtung hin ein bestimmtes starkes Gefälle zeigt, lag, ähnlich wie beim Kiri, von jeher die Gefahr einer Veränderung des Flußlaufes vor. Auch hier war dem Flusse der künftige Weg durch Mühlkanäle und Bewässerungs-

anlagen bereits gewiesen. Hahn fand im Jahre 1863 längs der Straße von Skutari nach Vaudenjs noch die Reste eines gemauerten Kanals, der das Wasser des Drin zu den sogenannten Mühlen des Pascha in der Nähe von Skutari geführt hat, und ich selbst hörte von den Leuten in Vaudenjs erzählen, daß ein ungeschickt angelegter Mühlgraben dem Wasser die Einbruchsstelle eröffnet habe. Über den Durchbruch selbst berichtet Hahn, der vier Jahre darnach die Gegend besuchte, folgendes:*) „Im Winter von 1858 bis 1859 fand der seit langem gefürchtete Einbruch des Drin gegen Nordwesten in die Ebene von Skutari statt. Zwei Winter lang stürmten seine wilden Fluten in der Ebene hin und her und richteten dadurch große Verheerungen an. Im dritten Winter grub er das Bett, in welchem nun jahraus, jahrein der der größere Teil seiner Wässer durch die zweieinhalb Stunden lange Ebene fließt, und sich etwas oberhalb der Kiribrücke im Bereich von Tabaki, dem am Südabhange des Festungsberges gelegenen Stadtviertel von Skodra, mit dem Kiri verbindet, um gemeinsam mit diesem in die Bojana sich zu ergießen.“ Der neue Flußlauf erhielt den Namen Drin i vogel (kleiner Drin) oder Drinasa. Die Anwohner des unteren Drin betrachteten, wie Hahn weiter mitteilt, den Durchbruch als eine große Wohltat, weil sie durch die Teilung der Gewässer von den großen Überschwemmungen befreit wurden, unter denen sie früher zu leiden hatten. Dafür war nunmehr die Ebene von Skutari seinen Verwüstungen preisgegeben. Bei dem vollständigen Mangel an Uferschutzbauten reißt der Fluß bei jedem Hochwasser weiter ins Land hinein. Die mehr als einen Meter hohen Lehmufur, zwischen die er sich eingegraben hat, werden unterwaschen und stürzen ab, so daß nach jedem Winter das geröllerfüllte Flußbett verbreitert ist. Am besten läßt sich dies an den Feldwegen längs des Flusses beobachten. Als ich voriges Jahr auf dem entlang des linken

*) J. G. v. Hahn: Reise durch die Gebiete des Drin und Vardar, Wien, Hof- und Staatsdruckerei, 1867.

Drinasa-Ufers führenden Fahrwege von Skutari nach Vaudenjs ritt, kam uns plötzlich schreiend und winkend ein Hirtenjunge entgegen und rief uns zu, vom Wege ab über einen Feldrain in das nächste Stoppelfeld zu reiten. Hier zogen sich bereits die ersten Spuren neuer Geleise, die alte Straße brach hinter der nächsten Biegung jäh am Ufer ab, von den Wagen unterwaschen und weggespült. Gleichgiltig und in sein Schicksal ergeben fährt der Bauer in solchem Falle ein Stück mehr landein über das Feld, ohne zu denken, daß das nächste Hochwasser wieder weiterreißt und ohne die Hand zur Gegenwehr zu rühren.

Noch schlimmer sind die Verhältnisse weiter stromabwärts, wo die Drinasa vereint mit dem Kiri in das Tal zwischen dem Festungsberg und dem Hügel von Brdica eintritt, um sich mit der Bojana zu verbinden. Die Bojana fließt hier, nachdem sie sich zwischen dem Festungsberg und dem Taraboš durchgezwängt hat, hart an den felsigen Abhängen des letzteren hin, dabei beträgt ihr Gefäll (nach Messungen des Ingenieurs Panciera) nur 0.15‰ , jenes der Drinasa dagegen 2‰ . Bei Hochwasser vermag ihr Bett die Zuflüsse nicht zu fassen; die Folge davon ist, abgesehen von regelmäßig wiederkehrenden Überschwemmungen der ganzen Talsohle, die Bildung eines förmlichen Staubeckens unterhalb des Festungsberges bei Bakčelik. Mit solcher Gewalt strömen die geschwellten Wasser der Drinasa diesem Becken zu, daß sie den Abfluß des Sees vollständig zurückstauen, ja daß die Strömung im obersten Teil der Bojana sich umkehrt und Drinwasser aus dem Becken von Bakčelik in den See abfließt, während bei gewöhnlichem Wasserstande sich hier der Ablauf des Sees mit den Gewässern der Drinasa und des Kiri vermischt und vereint mit ihnen durch die Bojana dem Meere zugeführt wird.*)

*) Der Querschnitt des Drinbettes in der Enge ober Vaudenjs beträgt nach den Messungen, welche von den Ingenieuren der Konstantinopeler Kai-Gesellschaft im Jahre 1893 angestellt wurden, bei gewöhnlichem

Nach der ersten Gabelung bei Vaudenjs hat daher der Drin zu Hochwasserzeiten eine zweite bei Bakčelik. In die Bojana kommt dann überhaupt kein Wasser aus dem See; ihr Unterlauf, von der Einmündung der Drinasa angefangen, ist vollständig mit Drinwasser gefüllt und auch ihr Oberlauf wird zu einer Abzweigung des Drin nach dem Skutarisee. Deutlich kann man dies an der Färbung des Sees beobachten, dessen grau-grünes Wasser zu solchen Zeiten sich bis weithinaus in ein

Wasserstände 173·2 m³, bei Hochwasser 873·5 m³. Die Geschwindigkeit ist bei Hochwasser 1·71 m, die Wassermenge daher rund 1500 m³ in der Sekunde. Eine Messung während des November-Hochwassers im Jahre 1896 ergab gleichfalls eine Wassermenge von 1508 m³. Nach einem Bericht des Ingenieurs Briot aus dem Jahre 1889 wäre bei Niederwasser der Querschnitt 65 m², die Geschwindigkeit 1·5 m, die Wassermenge 97 m³, bei den größten Hochwässern (November 1879 und 1886) stieg der Querschnitt auf 1370 m², die Geschwindigkeit auf 2·5 m, die Wassermenge auf 3424 m³ in der Sekunde. Im allgemeinen kann man 1500 m³ als die regelmäßig wiederkehrende Wassermenge der herbstlichen Hochwässer annehmen, das ist ungefähr das Anderthalbfache der normalen Wassermenge der Donau bei Pest. Was die Verteilung der Gewässer auf den alten Drin und die Drinasa betrifft, so rechtfertigen die vorhandenen Messungen die Annahme, daß das Bett der Drinasa ungefähr 1000 m³ faßt und daß daher ungefähr zwei Drittel der Wassermengen, die bei Vaudenjs aus der Drinenge hervorbrechen, ihren Weg durch die Drinasa nehmen. Dazu kommen dann noch die Zuflüsse aus dem Kiri, die bei Hochwasser 500 bis 550 m³ ausmachen, sodaß bei den regelmäßigen Herbsthochwässern ungefähr 1500 m³ bei der Brücke von Bakčelik durchgehen. Bei mittleren Wasserstände beträgt die Höhe des Wasserspiegels unter der Brücke 7·27 m über dem Meere, der Wasser-Querschnitt ist dann 350 m². Bei Hochwasser kann der Wasserspiegel bis auf 9·19 m über dem Meere steigen, ohne schädliche Überschwemmungen zu verursachen. Der Querschnitt beträgt bei dieser Wasserhöhe 523 m², was bei einer Geschwindigkeit von 1·61 m, eine Wassermenge von 859 m³ in der Sekunde ergibt. Steigt das Wasser über diese Grenze hinaus, so wird Bakčelik, die am Südabhange des Festungsberges von Skutari gelegene Vorstadt Tabaki sowie die Talebene der Drinasa mehr oder weniger hoch überschwemmt. Andererseits bewirkt der Rückstau der Bojana eine Überflutung der unteren Stadtteile und des Bazars, in dessen tiefergelegenen Straßen das Wasser zu solchen Zeiten $\frac{1}{2}$ m hoch steht.

schmutziges Gelbbraun verändert: eine Folge des Einströmens lehmigen Drinwassers. Bei starken Hochwässern wird die Gegenströmung im obersten Teile der Bojana so stark, daß es unmöglich ist, ein Boot von Skutari stromabwärts bis über die Kreuzungsstelle der Bojana und der Drinasa zu rudern. Dieser zeitweise Wasserzufluß aus dem Drin und der Rückstau des Seewassers sind auch die Hauptursachen der starken Schwankungen des Seespiegels, der im Winter und Frühjahr ungefähr um drei Meter höher ist als im Sommer. Die winterlichen Hochwässer, welche die Flüsse und Wildbäche der umliegenden Gebirge von allen Seiten dem See zuführen, finden durch die Bojana keinen Abfluß, und heben daher den Wasserspiegel des Sees. Die Folge ist die regelmäßige Überschwemmung und zunehmende Versumpfung seiner Ufer. Im Winter ist ein breiter Streifen Land längs des nordöstlichen Seeufers ganz unter Wasser; im Sommer bleiben nasse Wiesen zurück, die saures Gras tragen, so daß die Grundstücke hier einen außerordentlich geringen Wert besitzen. Ähnliche Erscheinungen werden am montenegrinischen Ufer beobachtet. Außerdem scheint auch die zunehmende Verschotterung der Bojana durch den Drin und Kiri zur allmählichen Hebung des Seespiegels beigetragen und bewirkt zu haben, daß er selbst während der trockenen Jahreszeit höher liegt als früher. Diese Hebung des Seespiegels wird schon seit vielen Jahren beobachtet. Auf einer der kleinen Inseln, die in der Bojana gegenüber dem Bazar liegen, sind noch die Fundamente eines von einem früheren Vali erbauten Sommerkioskes zu sehen. Heute befinden sich seine Mauerreste mehr als sieben Monate des Jahres unter Wasser; zur Zeit seines Baues, d. i. vor etwa 20 bis 30 Jahren, muß jedoch die Insel vor Überschwemmungen noch verhältnismäßig sicher gewesen sein.

Für die Schifffahrt hatte der Einbruch des Drin die Folge, daß der Lauf der Bojana in zunehmenden Maße versandete. Die Stauung des Wassers in dem Becken von Bakčelik bewirkte,

daß sich unterhalb seiner aus den Geröllmassen, die Drin und Kiri in die Bojana wälzen, eine Bank bildete. Die Verschotterung an dieser Stelle wird angeblich auch durch eine felsbarre gefördert, die sich zwischen den Hügeln von Brdica und dem Taraboš quer über das Flußbett zieht. Das seichte Fahrwasser, die starke Strömung und Krümmungen des Flußlaufes machen an dieser Stelle die Schifffahrt besonders gefährlich. Weiterhin geht die Bojana eine Strecke lang, im allgemeinen eine südliche Richtung einhaltend, in mehrfachen Windungen durch die Ebene. Das Flußbett wird breiter, die Strömung schwächer. Vor dem Dorfe Mužani biegt der Flußlauf nach Westen um, eine Folge des Umstandes, daß hier eine felsige Hügelkette, Suka Dajčit genannt, die geradlinige Fortsetzung des Mali Kakaričit, den Weg nach Süden versperrt. In dieser Gegend liegt der Flußhafen Oboti, der Endpunkt der für Seeschiffe regelmäßig fahrbaren Flußstrecke. Hinter Oboti macht die Bojana einen großen Bogen nach Norden, der sie wieder bis unter die Ausläufer des Taraboš bringt. Den nördlichsten Punkt dieser Schlinge bezeichnet der Ort Samrič. Bei niedrigem Wasserstande im Sommer bildet er den Endpunkt der Schifffahrt für Seeschiffe, da zwischen Samrič und Oboti wieder eine größere Sandbank liegt, welche die Schifffahrt behindert. Hinter Samrič schlägt der Fluß eine südliche Richtung ein, die er, von einzelnen Windungen abgesehen, im allgemeinen bis zu seiner Mündung in die Adria beibehält. Er durchbricht bei dem Dorfe Belaj zunächst den felsrücken Mali Džumtit, die Fortsetzung des schon früher genannten Mali Rencit. Hier soll in dem auf beiden Seiten von Felsen eingeeengten Flußbette abermals eine felsbarre sich befinden, die für die Schifffahrt ziemlich gefährlich ist. Vor etwa zehn Jahren scheiterte auf ihr der Dampfer „Skutari“ der Gesellschaft Ragusea. Weiter stromabwärts erreicht die Bojana bei Šinjerki die montenegrinische Grenze und von da an bildet der Talweg des Flußes die Grenzscheide zwischen türkischen und montenegrinischen Gebiet. Eine

Sumpfstrecke, die sich von Šinjerkj in südwestlicher Richtung bis zu einem Sumpfsee, dem Zogaisko Blato hinzieht, scheint anzudeuten, daß der Lauf des Flusses früher nach dieser Richtung ging. Tatsächlich steht auch der Zogaisko Blato heute noch durch ein kleines Fläßchen mit einer langgestreckten, tief in das Land einschneidenden seichten Lagune, dem Hafen Milena, in Verbindung. Auch am linken Ufer treten Sümpfe an den Fluß heran, die sich bis an die Abhänge des Mali Dzūmtit erstrecken. Ein ziemlich breiter Wasserarm, Via Morfebza genannt, bringt ihre Abwässer der Bojana zu. Vielleicht stellt auch er den Rest eines alten Flußbettes dar, denn es ist nicht unwahrscheinlich, daß ähnliche Katastrophen, wie der Durchbruch des Drin im Jahre 1858 in früherer Zeit sich öfters abgespielt haben. Die großen Sumpfstrecken am Fuße des Mali Dzūmtit und im Tale von Baldrin zwischen dem Mali Kakaričit und dem Mali Rencit lassen die Vermutung gerechtfertigt erscheinen, daß die Bojana oder der Drin ehemals geradeaus nach Süden floß und, eine ähnliche Bifurkation wie heute bei Vaudenjs bildend, einen Teil der Gewässer durch das Tal von Baldrin gegen Alessio, einen zweiten, durch die Lücke zwischen Mali Dzūmtit und Mali Rencit in dem von der Via Morfebza bezeichneten Bette der heutigen Bojanamündung zuführte. Die Wahrscheinlichkeit dieser Annahme wird noch dadurch erhöht, daß die Enge von Belaj für den Abfluß der Gewässer ein ziemlich starkes Hindernis bildet. Bei gewöhnlichem Wasserstande liegt hier der Wasserspiegel 2·16 m über dem Meer, der Wasserquerschnitt beträgt 702 m², bei Hochwasser steigt der Querschnitt auf 955 m², der Wasserstand auf 6 m über dem Meer. Selbst wenn man annimmt, daß die Wassergeschwindigkeit trotz des geringeren Gefälles dieselbe ist wie in der Drinasa, würde nur der Durchlaß einer Wassermenge von 1633 m³ möglich sein, während an der Brücke von Bakčelik allein vom Kiri und der Drinasa über 2000 m³ der Bojana zuströmen. Die Folge davon ist, daß die in ihrem

Abfluß gehemmten Wasser sich bei Oboti über die Ebene ausbreiten und sie in einen weiten See verwandeln, der vielleicht heute noch seinen teilweisen Abfluß durch die Lücke zwischen Mali Dzūmtit und Mali Rencit nach den Sümpfen der Via Mortebza findet. Unterhalb dieser Sumpfstrecke geht der Flußlauf abermals zwischen zwei kleinen Hügeln durch, hinter denen nächst dem Dorfe Reči das Fahrwasser durch eine wandernde Sandbank beengt wird. Die Mündung des Flusses ist von den Orten Šenkol (St. Nikola) am montenegrinischen und Pulaj am türkischen Ufer flankiert, zwei armseligen Dörfern in fiebriger Sumpfgegend. Von Šenkol führt längs des Meeres eine gute Straße nach Dulcigno während von Pulaj nur ein schlechter Reitsteig an der Küste bis Medua geht. Die Mündung selbst ist in zwei Hauptarme gespalten, von denen der westliche gänzlich versandet ist. Auch der östliche, durch den die Hauptströmung geht, ist jedoch durch eine Mündungsbarre von außerordentlich wechselnder Beschaffenheit verlegt. Die Geröllablagerungen der Bojana und die Bewegungen, die Wind und Wellen im Ufersande hervorbringen, rufen fortwährende Veränderungen in den Wasserstand- und Schiffsfahrtsverhältnissen hervor, so daß keine ständige Fahrrinne sich bilden kann. Bei Sirokko ist die Ein- und Ausfahrt aus der Mündung überhaupt unmöglich, da sie ungeschützt inmitten der geradlinigen Flachküste liegt und dem Anprall der Wogen völlig preisgegeben ist. Daher erwarten die ausfahrenden Dampfer, wenn Sirokko-Sturm einfällt, zumeist in Pulaj besseres Wetter, die auf der Fahrt nach der Bojana Begriffenen suchen in Antivari oder Medua Zuflucht. Oft ist auf diese Weise der Verkehr tagelang eingestellt. Ähnliche Unterbrechungen ruft im Sommer der niedrige Wasserstand hervor. Selbst für die verhältnismäßig kleinen Dampfer, welche die Schiffsahrtsgesellschaften „Ragusea“ und „Ungaro-Kroata“ nach der Bojana verkehren lassen, ist dann die Fahrt durch die Mündung schwierig oder unmöglich. Die italienische Gesellschaft „Puglia“ hat für den Dienst zwischen

Medua und Oboti ein Fahrzeug von ganz geringem Tiefgange, den Dampfer „Jolanda“ eingestellt; dieser vermag die Fahrt durch die Mündungen noch unter Umständen zu machen, welche die größeren Schiffe der österreichischen und ungarischen Unternehmungen bereits zum Stilliegen und Abwarten zwingen, besitzt aber allerdings geringere Seetüchtigkeit.

Die Bojana selbst wird von Seeschiffen regelmäßig bis Oboti, bei Niederwasser bis Samrič befahren. Die „Jolanda“ vermag wegen ihres geringen Tiefganges bei günstigem Wasserstand sogar bis nach Skutari zu kommen, Im allgemeinen ist jedoch der Verkehr auf das Landen der Schiffe in Oboti eingerichtet. Die Waren werden hier auf langschnabelige Ruderbarken, sogenannte Londren, umgeladen und auf diesen stromaufwärts bis zum Zollhaus in Skutari gebracht. Das Zollhaus liegt unmittelbar am Wasser am Fuße des Festungsberges, eine kurze Strecke oberhalb der Bojanabrücke. Die für Skutari bestimmten Waren werden hier ausgeladen, die Durchfuhrsgüter für Montenegro gehen ohne Zollbehandlung mit den Barken weiter an Bord des kleinen Dampfers, der den Verkehr auf den Skutari-See besorgt. Am Ufer kann der Dampfer wegen der geringen Wassertiefe und des vollständigen Mangels einer Landungsbrücke nicht anlegen. Er ankert draußen im See und es bedarf einer ungefähr viertelstündigen Bootfahrt, um ihn zu erreichen. Ähnliche Verhältnisse bestehen in den montenegrinischen Landungsplätzen Plavica (dem Hafen von Podgorica) und Virpazar. Die Waren, die in Skutari von den Barken auf den Seedampfer überladen wurden, müssen daher hier abermals auf Londren ans Ufer gebracht werden. Die mehrmalige Umladung, bei der mit den Waren nicht allzu zart umgegangen wird, erhöht naturgemäß die Gefahr der Beschädigung; daher wählen die Kaufleute von Podgorica trotz der wesentlich höheren Kosten für wertvollere Güter immer noch den Landweg von Cattaro über Cetinje. Die Gefahr der Beschädigung wird noch dadurch gesteigert, daß die Güter

bei feuchtem Wetter in den offenen Londren nur notdürftig durch Teerdecken gegen die Nässe geschützt sind. Für den Transport von Oboti nach Skutari treten noch eine Reihe anderer Übelstände hinzu. Bei Hochwasser stockt der Verkehr gänzlich, weil es unmöglich ist, mit den beladenen Ruderbarken gegen die Strömung aufzukommen. Die Dampfer müssen oft tagelang warten, bis der Wasserstand den Verkehr der Barken wieder gestattet und ihre Entladung möglich macht. Die Londradschis (Barkenführer) nützen dies auch weidlich aus, indem sie bei halbwegs höherem Wasserstand die Fahrt verweigern und nur gegen erhöhten Lohn sich dazu bereit finden lassen. Während des Beiramfestes feiern sie gänzlich, so daß der Verkehr völlig unterbrochen ist. Nach Schluß der Festzeit sind dann alle Barken, die nur aufgetrieben werden können, fortwährend unterwegs, die Waren nach Skutari zu befördern.

Dies bewirkt wieder Hemmungen bei der Durchfuhr nach Montenegro. Denn zu gewöhnlichen Zeiten warten die mit Durchfuhrsgütern beladenen Londren in Skutari, ohne daß die Waren im Zollamt ausgeladen würden, bis der nur dreimal wöchentlich verkehrende Dampfer ankommt. Nach Beiram ist dies unmöglich, weil die Barken möglichst rasch entladen werden müssen, um für eine neue Fahrt nach Oboti frei zu werden. Die Durchfuhrsgüter werden daher im Zollamt eingelagert und kommt dann der Dampfer, so fehlt es wieder an Barken, die im Zollhause angesammelten Waren zu überführen. Außerdem bildet die Erhebung eines Lagerzinses durch die türkischen Zollbehörden die Ursache regelmäßig wiederkehrender Streitigkeiten mit den Montenegrinern, welche die Rechtmäßigkeit dieser Gebühr nicht anerkennen.

Für die Erleichterung des Verkehrs sind nicht die mindesten Maßnahmen getroffen. Das Fehlen von Landungsbrücken, die ein direktes Anlegen des auf dem Skutari-See verkehrenden Dampfers gestatten würden, ist bereits erwähnt worden. Die Räumlichkeiten

des Zollhauses in Skutari sind unzulänglich. In Oboti besteht überhaupt keine Zollniederlage; die Schiffahrtsgesellschaften haben hier im Strom ihre Mahonen (Lichterschiffe) verankert, die sie zur Einlagerung der Waren bis zur Ankunft der Londren benützen. Sind die Mahonen gefüllt, so muß der Dampfer warten, bis die notwendigen Barken zu seiner Entladung kommen. Von Regulierungsarbeiten, Bezeichnung des Fahrwassers durch Bojen und Schiffahrtszeichen u. s. w., ist keine Rede. Ebenso fehlt jede telegraphische oder telephonische Verbindung von Oboti nach Skutari, so daß im Falle einer Verschiebung der Abfahrtszeit, wie sie bei ungünstigem Wetter oder Mangel an Londren häufig eintritt, eine rechtzeitige Verständigung der Agentien in Skutari ausgeschlossen ist. Der Kapitän fährt einfach ab, wenn er mit dem Löschen seiner Ladung fertig ist und der Passagier muß entweder während der ganzen Dauer der Verspätung in Oboti sitzen und warten oder riskieren, das Schiff zu versäumen, da in der Agentur keine Auskunft über die Zeit seiner Abfahrt zu erhalten ist.

IV. Der Hafen von San Giovanni di Medua.

Östlich der Bojana-Mündung schneidet zwischen dem Mali Rencit im Norden und dem Kap Rodoni im Süden der Drin-Golf in das Land ein. Ursprünglich bedeckte das Meer zweifellos auch die heutige Küstenebene, so daß der Golf östlich bis an den Mali barž reichte und im Süden einen fjordartigen Einschnitt zwischen den Bergen von Kruja und dem Mali Kūčsk, der Fortsetzung des Bergzuges von Cap Rodoni, bildete. Die Ablagerungen des Drin, des Mat und des Išmi, die alljährlich mit ihren Hochwässern Massen von Schutt und Geröll aus den albanischen Bergen herunterführen, haben den Hintergrund der Bucht allmählich mit Schwemmland ausgefüllt, so daß aus dem tief ins Land reichenden Fjord von ehemals ein leicht gebuchteter Golf geworden

ist. Doch bildet er immer noch, entsprechend der Richtung der ihn einschließenden Gebirgszüge, einen von Nordwesten nach Südosten gehenden Einschnitt ins Festland, dessen ganzes Innere durch das vorspringende Cap Rodoni gegen Sirokko ziemlich gesichert ist. Gleichzeitig ist der Drin-Golf der am weitesten nach Osten liegende Teil der Adria, deren Küste bis Medua die Richtung von Nordwest nach Südost einhält, von da an aber gegen Südwesten umbiegt. Der Drin-Golf ist der Scheitel des Winkels, den die derart gebrochene Küstenlinie bildet. Diese Lage bringt den Nachteil mit sich, daß er der toten See außerordentlich stark ausgesetzt ist. Wenn es irgendwo in der Adria stürmt, drängen sich die toten Wellen in diesem Winkel des Meeres und rufen eine Bewegung hervor, die namentlich den Ladungs- und Löscharbeiten sehr hinderlich ist.

Durch die Deltabildungen des Drin und des Mat wird der Golf in drei Teile zerlegt. Der südlichste, die Reede von Rodoni, bietet guten Ankergrund und vollkommene Sicherung gegen Süd- und Südwestwinde, ist dagegen allen vom Norden kommenden Luftströmungen vollkommen ausgesetzt. Sie wird von der Schifffahrt als Zufluchtsort gegen Sirokko benützt, für den Verkehr kommt sie schon deshalb nicht in Frage, weil von hier keine Wege ins Innere führen. Der mittlere Teil des Golfes zwischen Drin und Mat bildet die Bucht von Šlinza, wo im Sommer zahlreiche, mit der Holzausfuhr aus den nahegelegenen Wäldern beschäftigte Dulcignotensegler landen. Für größere Schiffe ist die Bucht wegen ihrer sumpfigen Flachufer kein geeigneter Ankerplatz.

Nördlich des Drin, dessen Delta ziemlich weit in das Meer vorspringt, greift der Golf wieder tiefer ins Festland ein. Fast geradlinig verläuft seine Nordküste von der Bojana-Mündung in südöstlicher Richtung, bis sie den Abhang des Mali Rencit trifft. Eine Strecke weit begleiten diesen noch sandige Dünen, dann treten seine Felshänge unmittelbar an das Meer

heran, um plötzlich bei der Spitze S. Giovanni nach Norden zurückzutreten und eine gegen Süden offene Bucht von annähernder Dreiecksform zu bilden. Das Westufer dieser Bucht, das durch den zur Landspitze S. Giovanni vorspringenden Teil des Mali Rencit gebildet wird, verläuft gegen Norden. Das andere Ufer schließt sich, dem Hauptzuge des Mali Rencit folgend, in spitzem Winkel an. An dieser Seite ist den Berghängen ein schmaler, nach Süden hin sich verbreiternder Streifen ebenen Schwemmlandes vorgelagert. Auch der innerste Winkel der Bucht ist durch die Ablagerungen eines kleinen Wildbaches, der von den Hängen des Mali Rencit herunterkommt, ausgefüllt. Hier befinden sich die Häuser einer kleinen Ansiedlung. Lloyd-Agentur, Sanität und Zollhaus sind an den Berghang der Westküste hingebaut. Die Bucht ist ziemlich stark versandet: eine Folge der Sirokkostürme, die das Geröll von der Drin-Mündung nach Norden tragen. Vor der Landspitze S. Giovanni erstreckt sich gegen das Innere der Bucht bogenförmig eine große Sandbank, auf der das Wasser so seicht ist, daß nicht einmal Boote darüber hinwegfahren können. Zwischen dieser Sandbank und der Landspitze läuft ein schmaler Kanal von 1·3 Meter Wassertiefe, der Booten und kleinen Schiffen die Durchfahrt gestattet. Größere Schiffe müssen, um ins Innere des Hafens zu gelangen, um das Südende der Bank herumfahren und parallel dem Laufe des östlichen Ufers in die Bucht eindringen, in der ein Streifen tieferen Wassers (6—9 Meter) sich fast bis in den innersten Winkel erstreckt. Doch wird diese Fahrrinne nur von den kleinen Bojana-Dampfern und den Dulcignotenbarken benutzt. Größere Dampfer meiden die Einfahrt, weil sie nicht genügend Spielraum für ihre Bewegungen haben.

Schon das Einlaufen und Wenden ist bei der geringen Breite der tiefen Fahrrinne für sie gefährlich. Außerdem fehlt eine Riva oder ein Molo, wo sie anlegen könnten. Die beiden vorhandenen hölzernen Landungsbrücken enden im seichten

Wasser und sind außerdem so schwach gebaut, daß nur Boote daran festmachen können. Alle größeren Schiffe, selbst die Segelbarken der Küstenschiffahrt, müssen in der Mitte der Bucht vor Anker gehen. Für größere Dampfer besteht dabei die Gefahr, daß sie bei den Drehungen, die der Schiffskörper an der Ankerkette ausführt, auf Grund geraten. Sie ankern daher am Eingang der Bucht südwärts der Bank von San Giovanni. Der Ankergrund ist hier wie im inneren Hafen sehr gut und auch gegen Winde bietet diese Ankerstelle noch ausreichende Sicherheit. Sie ist nur dem Ponente, der selten weht, unmittelbar preisgegeben; in diesem Falle ist allerdings das Anlaufen der Reede unmöglich. Der Anprall des Sirokko wird durch das Kap Rodoni, in dessen Schutzbereich die Bai von Medua noch liegt, abgehalten und der Bora, die von den Abhängen des Mali Rencit herunterstürzt, ist sie nicht viel mehr ausgesetzt als der innere Hafen. Dieser ist durch die Spitze von San Giovanni und die vorgelagerte Sandbank auch gegen West- und Südwinde in höherem Maße gesichert. Weniger günstig sind die Verhältnisse für die Ein- und Ausscheidung der Waren. Bei dem Mangel eines Anlegeplatzes müssen Barken den Verkehr der Schiffe mit dem Lande vermitteln. Bei stark bewegter See ist es ihnen unmöglich, an das Schiff heranzukommen und an seiner Seite so lang liegen zu bleiben, bis die Warenmanipulation beendet ist. Dies tritt namentlich bei toter See oder Bora ein. Die Lloydsschiffe der dalmatoalbanischen Linie müssen infolgedessen die für Medua bestimmten Waren oft zwei oder dreimal an dem Hafen vorbeiführen, ohne sie löschen zu können. Abhilfe wäre ziemlich leicht zu treffen, wenn man das Innere der Bucht durch Baggerung auch für große Dampfer zugänglich machen und durch Herstellung von Molen, Riven oder selbst nur besseren hölzernen Piers an Stelle der bestehenden gebrechlichen Landungsbrücken ein sicheres Landen ermöglichen würde. Wenn die Schiffe unmittelbar am Molo oder der Landungsbrücke anlegen könnten,

würde das Löschen der Waren fast immer möglich sein, abgesehen von Ausnahmefällen, wie starke Bora, die ja auch in Triest ein Einlaufen in den Hafen ausschließt. Wünschenswert wäre ferner eine Verbreiterung und Vertiefung des kleinen Kanals zwischen der Landspitze von San Giovanni und der großen Sandbank. Dadurch würde bei Bora das Anlaufen des Hafens gegen den Wind ermöglicht werden, während die Schiffe ohne eine solche Maßregel von Süden her einlaufen müßen und der Gefahr ausgesetzt sind, durch den seitlichen Anprall der Bora aus dem Kurse und gegen die Bank getrieben zu werden. Die Errichtung eines Wellenbrechers auf dem verbleibenden Reste der Bank würde auch gegen die tote See und den Ponente sichern und die Reede in einem fast vollständig geschützten Hafen verwandeln. Zum Schutze gegen neuerliche Versandung würde sich vielleicht auch der Bau einer vom Ostufer vorspringenden Diga empfehlen.

Die Landverbindungen von Medua lassen gleichfalls viel zu wünschen übrig. Wohl führt eine ziemlich gut gebaute Fahrstraße über Alessio nach Skutari, doch ist sie an mehreren Stellen durch die Überschwemmungen des Drin stark beschädigt und bei ungünstigem Wetter für den Wagenverkehr nicht zu benützen. Infolge der schlechten Beschaffenheit der Straße geht von den Waren, welche die thessalischen und albanischen Linien des Lloyd und die Schiffe der Puglia nach Medua bringen, nur der geringere Teil zu Lande weiter nach Skutari, das meiste wird zu Schiff nach der Bojana verfrachtet. Die Güter der Puglia bringt der von ihr in Medua stationierte kleine Dampfer „Jolanda“ in regelmäßigen Fahrten nach Oboti oder selbst nach Skutari. Die Lloydgüter dagegen bleiben oft wochenlang in Medua liegen, denn das italienische Schiff nimmt sie nur nach Maßgabe des verfügbaren Raumes mit und die österreichisch-ungarischen Obotilinen laufen Medua nur an, wenn stürmisches Wetter sie an der Einfahrt in die Bojana hindert und zwingt, hier Schutz zu suchen.

V. Die Drin- und Bojana-Regulierung und der Eisenbahnbau Medua—Skutari.

Die Verheerungen, welche die Überschwemmungen des Drin in der Ebene zwischen Skutari und Vaudenjs jährlich hervorbrachten und die steigende Behinderung der Schifffahrt durch die Versandung der Bojana führten wiederholt zu Projekten der Regulierung beider Flüsse. Seit Montenegro durch den Berliner Vertrag in den Besitz größerer Uferstrecken des Skutari-Sees gekommen ist, wurde es gleichfalls an der Frage der Drin- und Bojana-Regulierung interessiert. Denn durch die fortschreitende Hebung des Seespiegels infolge der Versandung des Abflusses wurde auch das montenegrinische Ufer mit Versumpfung bedroht. Außerdem ist die Bojana für das südliche Montenegro die wichtigste Verkehrsader.

Da der Berliner Vertrag für Montenegro die volle und uneingeschränkte Freiheit der Schifffahrt auf der Bojana feststellte, bot sich ihm auch eine Handhabe, auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses zu drängen, während anderseits die Pforte vielleicht gerade deshalb weniger denn je geneigt war, ernstlich etwas dafür zu tun. Weniger ablehnend verhielt sie sich gegenüber einer Regulierung des Drin, der sie schon mit Rücksicht auf die Interessen der eigenen Bevölkerung keinen offenen Widerstand entgegensetzen konnte.

Im Jahre 1880 wurde der Regierungs-Ingenieur Lambert nach Skutari gesendet, um einen Regulierungsplan auszuarbeiten. Die Munizipalität von Skutari nahm die Durchführung der Arbeiten in die Hand. Zur finanziellen Sicherstellung des Unternehmens wurde ein Fonds geschaffen, dessen Grundlage eine von der türkischen Regierung gewährleistete Subvention von 10.000 Pfund bildete. Außerdem sollten ihm folgende Einnahmen zufließen: Die einmalige Verdoppelung des Zehents von dem in der Ebene zwischen Skutari und dem Meere

geernteten Mais im Betrage von 90 Piaster für jede Pferdelast; eine einmalige 10%ige Besteuerung der Magazine und Kauf-läden im Bazar von Skutari; die Brückenmaut für die Drin- und Bojana-Brücke in Skutari und endlich eine Abgabe, die von allen in Skutari zur Ein- oder Ausfuhr gelangenden Waren erhoben werden sollte.

Diese Abgabe wurde sonderbarerweise nicht nach dem Gewicht oder Werte der Waren, sondern mit einem bestimmten je nach der Warengattung zwischen 1—10 Piastern schwankenden Betrag für jedes Kolli bemessen. Man ging dabei von der Ansicht aus, daß die mit Dampfern in Medua eintreffenden und von dort zu Lande nach der Stadt beförderten Waren zum Zweck ihrer Verladung auf Tragtieren ohnehin in Kollis von ziemlich gleichbleibender Größe verpackt würden. Von den Gütern, die auf Barken nach Skutari kamen, wurden 55 Oka für ein Kolli gerechnet. Für einzelne wenige Waren trat die Bemessung der Abgabe nach der Stückzahl ein, so z. B. für Petroleum in Blechkisten, für Bretter, Balken, Kisten mit Zitronen u. dgl.

Diese finanziellen Maßregeln wurden durch kaiserliches Irade gutgeheißen und traten am 13. Juli 1881 in Kraft. Da sich ihre Wirksamkeit auch auf die fremden in Skutari ansässigen Untertanen erstreckte, gaben sie zu diplomatischen Verhandlungen Anlaß, bei denen Österreich-Ungarn den Standpunkt einnahm, daß österreichische und ungarische Untertanen kraft der bestehenden Kapitulationen zur Leistung der Abgaben ohne Zustimmung ihrer Regierung nicht herangezogen werden könnten. Mit Rücksicht auf den gemeinnützigen Zweck des Unternehmens wurde diese Zustimmung erteilt, jedoch unter der Bedingung, daß die Abgabe lediglich zur Bedeckung der Regulierungskosten verwendet und auf eine bestimmte Frist beschränkt werden müsse.

Wegen der Ausführung der Arbeiten war die Munizipalität von Skutari mit dem italienischen Ingenieur Vicentini in Ver-

handlungen getreten, der ähnliche Arbeiten in Italien und Ungarn mit Erfolg durchgeführt hatte und auch über die notwendigen Kapitalien zur Finanzierung des Unternehmens verfügte. Er erklärte sich in seinem Offert bereit, die Regulierung des Drin gegen ein Pauschale von 35.000 Napoleond'ors durchzuführen, eine zweijährige Garantie zu übernehmen und die Bausumme gegen eine 6%ige Verzinsung auf fünf Jahre hinaus vorzustrecken. Es kam jedoch zu keinem Abschlusse, da ein Konstantinopler Ingenieur namens A. Manos mit einem billigeren Konkurrenzoffert auftrat und die türkische Regierung für sich zu gewinnen mußte. Er verband sich zur Durchführung der Arbeiten mit der Firma C. Hoffer & Co. und im Juli 1882 erfolgte die Vergebung an diese Gesellschaft um den Preis von 23.000 Napoleondors.

Nach den zur Ausführung bestimmten Plänen Lamberts sollte am rechten Drinufer ein 7 Kilometer langer auch die höchsten Wasserstände noch überragender Erddamm gebaut werden, dessen Trasse, an den Hügeln von Buşati beginnend, ungefähr parallel zum Bette des alten Drin gegen die Drinasa verlief und diese etwa 1 Kilometer unterhalb ihrer Ausmündung aus dem Drinbette kreuzte. Außerdem sollte die Drinasa unmittelbar an ihrer Ausmündung bei Vaudenjs durch eine 1 Kilometer lange Steinbarre abgesperrt werden, deren Krone jedoch weit niedriger projektiert war als jene des weiter zurückliegenden Hochwasserdammes, sodaß sie bei mittlerem Hochwasser bereits überflutet werden mußte. Man dachte offenbar durch diese Steinbarre den unmittelbaren Anprall des Hochwassers abzuweisen und gleichzeitig durch das Überschwemmungsgebiet, das zwischen ihr und dem dahinterliegenden hohen Damme den Fluten preisgegeben blieb, größeren Hochwässern Raum zur unschädlichen Ausbreitung zu gewähren. Aus dem gleichen Grunde war auch der Erddamm in einer Entfernung von 500 bis 1000 Metern vom Bette des alten Drin geführt

worden. Am 4. August 1883 war die Steinbarre vollendet. Der Erddamm dahinter wies jedoch noch große Lücken auf und war an der gefährlichsten Stelle im abgesperrten Bette der Drinasa überhaupt noch nicht in Angriff genommen, als am 8. Oktober 1883 ein Hochwasser eintrat, welches die Krone der Steinbarre um 0.9 Meter überstieg. Die Steinbarre wirkte unter diesen Verhältnissen wie ein Wehr; der darüber wegstürzende Überfall des Wassers erzeugte naturgemäß an ihrer Rückseite eine Auskolkung, ihre Grundlagen wurden unterwaschen und es bildete sich eine Bresche, die sich von Tag zu Tag erweiterte. Im Mai 1884 betrug ihre Breite bereits 85 Meter; noch wäre es möglich gewesen, durch möglichst rasche Ausbesserung des Schadens und energische Fortführung der Arbeiten zur Vollendung des rückwärtigen Dammes das Werk zu retten. Ehe es jedoch dazu kam, fand der Unternehmer Manos auf einer Fahrt von der Bojana-Mündung nach Medua, die er bei stürmischem Wetter auf einem kleinen Flußdampfer gewagt hatte, mit dem Schiffe den Untergang. Die Arbeiten kamen hiedurch gänzlich ins Stocken.

Großenteils scheint das Mißlingen des Unternehmens auch dadurch verschuldet worden zu sein, daß man versäumt hatte, für eine Räumung des versandeten alten Bettes und für die Herstellung eines geregelten Flußlaufes mit genügend vertiefter Sohle Sorge zu tragen. Man glaubte dies offenbar der Wirkung des strömenden Wassers überlassen zu können. Es ist bezeichnend für die Art, wie die ganze Angelegenheit betrieben wurde, daß auch der im April 1884 von der Pforte zur Prüfung der Sachlage entsendete Ingenieur diesen Umstand keiner Beachtung wert fand. Er beschränkte sich auf den Vorschlag, an Stelle einer doppelten Sperre einen einzigen, auch den höchsten Wasserstand überragenden Damm von gehöriger Widerstandsfähigkeit und Versicherung gegen die Einwirkungen des Hochwassers herzustellen. Zu einer planmäßigen Wiederaufnahme der Arbeiten kam

es nicht. Infolgedessen erklärten die Vertreter der fremden Mächte in Skutari am 12. April 1885 der Vilajets-Regierung, daß die fremden Untertanen und Schutzbefohlenen die für Regulierungszwecke dienenden Abgaben nicht weiter tragen würden. Die ursprünglich in Aussicht genommene Bausumme von 23.000 Napoleon d'Or war um diese Zeit bereits wesentlich überschritten. Im ganzen waren für den Regulierungsfonds bis dahin folgende Beträge eingegangen:

	Napoleonsd'or
1. Die Regierungssubvention von 10.000 Pfund . . .	11.250—
2. Die einmalige Verdoppelung des Mais-Zehents von 3100 Pferdelaften zu je 90 Piaster, somit im ganzen 279.000 Piaster	2.607·50
3. Die 10%ige Steuer von den Bazarläden und Magazinen	700—
4. Die Erträgnisse der Mauten auf der Drin- und Bojanabrücke während der ganzen obgenannten Zeit mit 477.750 Piastern	4.465—
5. Endlich das Erträgnis der Abgabe von den ein- und ausgeführten Waren mit 771.644 Piastern	7.211·50
	26.234—

Die Gesamtsumme der Eingänge des Regulierungsfonds überstieg somit das veranschlagte Erfordernis um 3234 Napoleond'ors. Diese großen Opfer waren von der Bevölkerung völlig nutzlos gebracht worden. Die Zurücknahme der Einwilligung zur Erhebung der Abgaben seitens der fremden Mächte hatte das Unternehmen für die Zukunft seiner finanziellen Grundlage größenteils beraubt. Mit Rücksicht auf die Beschränktheit der Mittel, die hienach für die Regulierung zu Gebote standen, schlug der Vilajets-Ingenieur Schneider vor, auf eine vollständige Absperrung der Drinasa Verzicht zu leisten und die alte Steinbarre zu einer Art von Sporn auszugestalten, welcher den Zweck haben sollte, einen größeren Teil der Gewässer des Drin in sein

altes Bett abzudrängen und gleichzeitig die Geröllführung der Drinasa zu vermindern. Der Gedanke verdient auch vom technischen Standpunkt größte Beachtung, da er den natürlich gewordenen Verhältnissen sich in höherem Grade anschmiegt, als die Projekte, welche eine vollständige Zurückdrängung des Drin auf sein altes Bett beabsichtigen. Er wurde jedoch verworfen, weil man der Ansicht war, daß das Bett der Bojana kaum hinreiche, den Abfluß des Sees und den Kiri aufzunehmen. Führe man ihm auch nur einen Teil der Gewässer des Drin zu, so seien die fortdauernden Überschwemmungen der tiefer gelegenen Stadtteile und des Bazars nicht zu vermeiden.

Einen ganz neuen Weg zur Lösung des Problems der Drinregulierung schlug ein im Jahre 1889 von einer militärischen Kommission ausgearbeitetes Projekt ein. Es plante die vollständige Verlegung des Bettes, das von Vaudenjs geradlinig bis nach Dajči am Gjadri verlaufen, sodann dem Bette dieses Flusses ein kurzes Stück während seines Durchbruches durch die Hügel von Dajči folgen und weiterhin in leichtem Bogen bis zur Vereinigung mit dem Bette des alten Drin gegenüber von Kakarič fortgeführt werden sollte. Der Zweck dieses 17 km langen Durchstiches war eine Verkürzung des Drinlaufes um 10 km und eine Verstärkung des Gefälles von 0.64 0/00 auf 10/00, wodurch man eine raschere Abfuhr der Hochwässer erzielen und mit einem geringeren Querschnitte auskommen zu können hoffte. Die Kosten wurden mit 69.142 türk. Pfund veranschlagt. Dabei ist allerdings, wie die kritische Besprechung des Projektes durch den Regierungsingenieur Briot hervorhebt, auf die Kosten der Abdämmung der Drinasa und des alten Drin, sowie auf die außerordentlichen technischen Schwierigkeiten dieser Arbeit keine Rücksicht genommen; ferner wurde bemängelt, daß die Abmessungen des neuen Bettes den zu erwartenden Hochwassermengen nicht entsprechen, und daß die Kosten der Erdarbeiten viel zu niedrig angenommen seien. Die richtiggestellten Kosten wurden auf

186.252 türk. Pfund veranschlagt. Das Projekt wurde auch nicht weiter verfolgt.

In ähnlicher Richtung bewegten sich die Vorschläge des Ingenieurs Panciera, den die türkische Regierung beauftragt hatte, ein Projekt zur umfassenden Regulierung aller Wasserläufe der Ebene von Skutari — des Kiri, des Drin und der Bojana — auszuarbeiten. Er schlug vor, den Kiri entweder mit einem Kostenaufwande von 12.300 türk. Pfund einzudämmen oder ihn in den See abzuleiten, was Kosten im Betrage von 28.000 türk. Pfund hervorgerufen hätte; dem Drin ein neues Bett von 171/2 km Länge zu schaffen, wofür er 164.000 türk. Pfund veranschlagte, und endlich das Bett der Bojana mit einem Kostenaufwande von 30.500 türk. Pfund auszubaggern und zu regulieren. Die Gesamtkosten dieses Regulierungsprojektes bezifferten sich auf 222.500 türk. Pfund.

Die Aufnahmen Pancieras bilden scheinbar auch die Grundlage dreier Alternativvorschläge, die 1890 im Ministerium für öffentliche Bauten zu Konstantinopel aufgestellt wurden, da die Kosten seines Projektes unerschwinglich schienen. Der erste dieser Vorschläge bezweckt lediglich den provisorischen Schutz der Stadt Skutari gegen Überschwemmungen durch Errichtung eines 4500 m langen Schutzdammes längs des Kiri, mit einem Kostenaufwande von 10.269 türk. Pfund und einer Schutzmauer gegen die Überschwemmungen durch den Rückstau der Drinassa, welche mit 11.520 türk. Pfund veranschlagt ist, sodaß der Gesamtaufwand einschließlich eines Postens für unvorhergesehene Auslagen mit rund 23.000 türk. Pfund beziffert werden konnte. Dabei wird jedoch hervorgehoben, daß diese Lösung gegen die Überschwemmungen durch den Drin infolge der zunehmenden Versandung des Bojana-Bettes und der Erhöhung des Seespiegels keine endgültige Abhilfe schaffe. Die zweite Alternative kombiniert die Ablenkung des Kiri in den See, deren Kosten auf 15.000 türk. Pfund geschätzt werden, mit der Errichtung der bereits erwähnten

Schutzmauer gegen die Überschwemmungen von der Bojana her. Ihre Gesamtkosten werden mit rund 28.000 türk. Pfund veranschlagt. Die dritte Alternative endlich bezweckt eine umfassende Lösung der ganzen Frage und enthält folgende Vorschläge: 1. Ablenkung des Kiri in den See mit einem Aufwande von 15.000 türk. Pfund; 2. Errichtung eines Hochwasserdammes an beiden Ufern des Drin zwischen den Hügeln, welche den Fluß umsäumen und Räumung des Flußbettes, wobei als Kosten für die Abdämmung der Drinasa 44.000 türk. Pfund, für 74 km Schutzdämme an beiden Ufern 63.821 türk. Pfund, endlich für die Räumung des Flußbettes 21.000 türk. Pfund veranschlagt wurden. 3. Die Regulierung der Bojana, für die 11.000 türk. Pfund eingestellt wurden, sodaß sich die Gesamtkosten dieser radikalen Lösung auf rund 157.000 türk. Pfund gestellt hätten.

Im Jahre 1893 wendete die Société des Quais, Docks et Entrepôts à Constantinopel der Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zu und ließ eine Studie über die Regulierung der Flußläufe in der Skutariner Ebene ausarbeiten, welche jedoch ganz einseitig den Schutz der Stadt gegen Überschwemmungen zum Ziel hatte. Den Ingenieuren der Gesellschaft schien die Hauptursache der Überschwemmungen darin zu liegen, daß die Bojana infolge der Einengung ihres Bettes bei Belaj die vereinigten Hochwässer der Drinasa, des Kiri und des Skutari-Sees nicht abzuführen vermöge. Sie gelangten zu der Schlußfolgerung, daß die Bojana gerade noch für die Zuflüsse aus dem See und dem Kiri ausreiche, die Drinasa infolgedessen völlig abgesperrt werden müsse. Zu diesem Zwecke nahm die Studie die Wiederherstellung der Steinbarre an der Abzweigung der Drinassa selbstverständlich mit der nötigen Verstärkung des Baues in Aussicht. Ein Erddamm sollte die Barre an den alten Hochwasserdamm von Bušati anschließen, der auszubessern und um 60 cm zu erhöhen wäre. Die Kronen der Steinbarre und des Verbindungsdammes sollten die gleiche Höhe erhalten, so-

daß eine jedes Hochwasser überragende Dammlinie von Bušati bis nach Spasari quer durch das trocken gelegte Bett der Drinassa gegangen wäre. Die Kosten der Herstellung dieser Bauten wurden mit 33.132 türk. Pf. oder 753.000 frcs. veranschlagt, wovon 408.000 frcs. auf die Steinbarre, 210.000 frcs. auf den 2100 Meter langen Verbindungsdamm, 135.000 frcs. auf die Verstärkung und Erhöhung der alten Dämme gerechnet wurden. Der zweite Teil des Projektes bezog sich auf die Regulierung des Kiri. Sein Bett sollte, soweit es im Rücken der Stadt verlief, teils in einen gemauerten Kanal verwandelt, teils zwischen Schutzdämme eingeschlossen werden. Die Kosten dieser Regulierung wurden mit 144.892 türk. Pf. (2,540.000 frcs.) beziffert. Weitere Arbeiten waren nicht in Aussicht genommen.

Die Regierungs-Ingenieure bemängelten an diesem Projekte vor allem, daß es bloß die Verhältnisse der Stadt Skutari beachte. Das Land stromabwärts von Vaudenjs werde dagegen der Überschwemmung preisgegeben, namentlich die reiche Ebene der Zadrima. Um diesen Übelstand zu mildern, müsse man vor allem die Räumung des alten Drinbettes, das von zahlreichen Sandbänken und baumbewachsenen Inseln versperrt wird, in das Projekt aufnehmen. Nach früheren Schätzungen seien die Kosten dafür 10.000 Pf. Wollte man das Land am unteren Drin vollständig sichern, so müßten außerdem noch 74 Kilometer Dämme mit einem Kostenbetrage von 63.825 Pf., ungerechnet die Expropriationen, gebaut werden und selbst, wenn man sich bloß darauf beschränken wolle, die Ebene der Zadrima zu schützen, müsse man 6000 Meter Dämme mit einem Aufwande von 5340 Pf. herstellen. Schon bei Beschränkung auf dieses Mindestmaß der Arbeiten erhöhe sich der Voranschlag für die Regulierung des Drin auf 50.000 Pf. Als gänzlich verfehlt wird der Regulierungsplan für den Kiri bezeichnet. Er lasse den Übelstand der unmittelbaren Einmündung dieses Flusses in die Bojana bestehen und nötige außerdem zur Aufwendung außer-

ordentlich hoher Kosten. Die Ableitung des Kiri in den See wäre nicht nur eine weit bessere Lösung, sondern würde auch wenig mehr als den zehnten Teil kosten (nämlich rund 15.000 gegenüber 144.892 türk. Pf.), für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Bojana sei in dem Projekte gleichfalls nicht Sorge getragen.

Diese Bemängelungen sind namentlich deshalb interessant, weil sie zum erstenmal auf die Notwendigkeit eines Schutzes der am unteren Drin gelegenen fruchtbaren Gebiete und auf die Gefahren hinweisen, die aus einer unzweckmäßigen Regulierung für diese erwachsen können. In dieser offiziellen Kritik des Projektes der Quai-Gesellschaft sind auch bereits die Grundzüge der Beschlüsse enthalten, welche eine im Frühjahr 1895 zur Prüfung der vorliegenden Projekte berufene Kommission im Ministerium für öffentliche Arbeiten zu Konstantinopel faßte. Beim Kiri entschied sie sich für die direkte Ableitung des Flusses in den See. Sie ordnete die Herstellung eines Detailprojektes für den Bau eines 10 Meter breiten, auf beiden Seiten in einem Abstände von 84 Meter von seiner Mittelachse durch Dämme begleiteten Kanals an, welcher von dem bestehenden Kiri-Bette oberhalb der Stadt abzweigen und in den See führen sollte. Die weitere Vertiefung des zwischen die beiden Leitdämme eingeschlossenen Bettes glaubte man den Gewässern des Kiri selbst überlassen zu können. Die Absperrung des alten, im Rücken der Stadt sich hinziehenden Kiri-Bettes sollte durch einen mit Steinen gefüllten Faschinendamm geschehen. In der Frage der Drin-Regulierung beschränkte sich die Kommission vorläufig auf eine Beschlußfassung über die Arbeiten, die im Anschlusse an die vorhandenen Reste bestehender Bauten zwischen Vaudenjs und Pistuli ausgeführt werden sollten. Sie beschloß, den Vorschlägen der Quai-Gesellschaft folgend, den stromabwärts gelegenen Kopf der im Jahre 1883 errichteten Steinbarre mit dem Scheitel der Kurve des im selben Jahre errichteten Hoch-

wasserdammes von Bušati durch einen Erddamm zu verbinden und beide Dämme durch eine entsprechende Versicherung und Erhöhung auch gegen die größten Hochwässer widerstandsfähig zu machen. Die damals bereits auf 200 Meter erweiterte Bresche, welche der Drin in die alte Steinbarre gelegt hatte, sollte vorläufig offen gehalten werden, bis der Dammbau vollendet, sowie die Barre auf beiden Seiten der Bresche wieder hergestellt und auf die gleiche Höhe wie der Damm gebracht sein würde. Dann erst sollte unter Benützung der trockenen Jahreszeit an den Abschluß der Bresche gegangen werden; um das gegenüberliegende Ufer zwischen Vaudenjs und Pistuli vor Überschwemmungen und Wassereinbrüchen zu sichern, ordnete die Kommission die Errichtung eines Schutzdammes unter möglichster Benützung der vorhandenen, längs des Drinufers sich hinziehenden Straßendämme an.

Trotz dieser Beschlüsse kam jedoch die Angelegenheit auch in den nächsten Jahren über das Stadium der Verhandlungen und Vorarbeiten nicht hinaus, wobei das Projekt der Drin-Regulierung noch wesentliche Veränderungen und Erweiterungen erfuhr. In seiner gegenwärtigen Form fußt es auf den vom Ingenieur Ravoti in den Jahren 1896—1899 durchgeführten Arbeiten.

Es zerfällt in drei Hauptteile, deren erster die Dammbauten am rechten Drinufer zwischen Bušati und Spasari zur Absperrung der Drinasa umfasst, während der zweite die Uferschutzbauten am gegenüberliegenden Ufer zwischen Vaudenjs und Pistuli, der dritte die Maßnahmen zur Sicherung des unteren Drintales gegen die Verheerungen der Hochwässer betrifft. Die Absperrung der Drinasa soll, ähnlich wie in den früheren Projekten, durch eine an der alten Stelle errichtete Steinbarre von 1278 m Länge bewirkt werden. An ihr unteres Ende schließt sich ein Erddamm, der die Verbindung mit dem alten Hochwasserdamm von Bušati herstellen soll. Da jedoch die Erfahrung gezeigt hatte,

daß die scharfe Kurve, die dieser Damm bei dem Dorfe Staika machte, vom Hochwasser zu stark angegriffen wurde, änderte man die Richtung des Verbindungsdammes. Er trifft den alten Damm nicht mehr am Scheitel der Kurve, sondern schneidet ihn bereits früher, um dann in flachem Bogen weiterzulaufen und erst stromabwärts von Staika endgiltig an den alten Damm anzuschließen. Der neue Damm zeigt somit eine viel flachere Krümmung als der frühere und läßt auch ein weit größeres Überschwemmungsgebiet zwischen sich und dem Flußbette offen. Seine Gesamtlänge bis zum Anschluß an den alten Damm beträgt 3·5 km. In der weiteren 3·22 km langen Strecke bis zum Fuß der Hügel von Bušati beschränken sich die Arbeiten auf Ausbesserung, Verstärkung und Erhöhung der alten Dammbauten. Der ganze Damm, sowie die Steinbarre sollen eine solche Höhe erhalten, daß sie jedes Hochwasser überragen und an der Vorderwie an der Rückseite durch Steinpflasterung oder Faschinen gegen die Wirkungen des Hochwassers, wie der hinter dem Damm sich sammelnden Niederschlagswässer geschützt werden. Für die Abfuhr der letzteren nach dem Rückgang des Hochwassers sind Abflüsse mit automatischen Verschlüssen vorgesehen. Die Durchführung des Baues ist in der Weise gedacht, daß zuerst der Erddamm von Bušati bis zum Drinasa-Ufer hergestellt und dann mit Ausnützung der trockenen Jahreszeit in möglichst beschleunigter Arbeit die Steinbarre geschlossen wird. Die Aufschüttung der Steinbarre soll schichtweise geschehen und gleich im Anfang an ihrer Rückseite ein breiter Steinwurf angelegt werden, um zu verhindern, daß wie im Jahre 1883 ein während des Baues plötzlich eintretendes Hochwasser die Barre an der Rückseite unterwäscht.

Durch den Abschluß der Drinasa wurde naturgemäß die Sicherung des gegenüberliegenden flachen Ufers zu einem Gebot der Notwendigkeit, umsomehr als der Drin schon heute, wo ihm das Bett der Drinasa noch offensteht, zwischen Vaudenjs und

Miet in das Land eingebrochen ist und einen neuen Arm gebildet hat, der mit dem Gjadri in Verbindung steht. Im Falle der Absperrung der Drinassa ohne gleichzeitige Sicherung des linken Ufers würde dieser Arm sich zweifellos vertiefen und einen großen Teil der Hochwässer aufnehmen, sodaß dieselben Zustände, die man am rechten Ufer beseitigen will, am linken sich in anderer Form wiederholen würden. Bemerkenswert ist, daß das Projekt der türkischen Militärkommission durch die Bildung dieses Armes von der Natur teilweise verwirklicht worden ist: ein Beleg dafür, wie sehr es der Natur entspricht. Die türkische Regierung hatte ursprünglich geplant, die Straße von Vaudenjs nach Pistuli, die auf einem erhöhten Damm längs des alten Drin hinläuft, für die Herstellung des Uferschutzes auszunützen. Infolge ihrer zahlreichen, unregelmäßigen Krümmungen erwies sie sich jedoch als untauglich für diesen Zweck, sodaß an ihre Stelle ein Hochwasserdamm von gleicher Höhe wie der gegenüberliegende in das Projekt aufgenommen werden musste. Er beginnt an der Berglehne ober Vaudenjs, sperrt die Abzweigung des Drin zum Gjadri und führt sodann an Miet, Šelkjet, Kači und Pistuli vorbei bis an die Lehne der Hügel, die unterhalb dieses letztgenannten Ortes an den Fluß herantreten. Vor Šelkjet, wo der Damm hart am Ufer geführt werden muß, um diesen Ort gegen das Hochwasser zu schützen, soll der linke Arm des hier sich gabelnden Flusses durch einen spornartigen niederen Damm gesperrt werden, um das Wasser nach dem rechten Arm abzudrängen und seine Hauptströmung von dem hier stark gefährdeten Uferschutzdamme abzulenken.

Die Absperrung der Drinassa und die Eindämmung des Flusses im oberen Teile der Skutariner Ebene, zwischen Vaudenjs und den Hügeln von Bušati, vergrößert naturgemäß die Überschwemmungsgefahr für das ganze untere Drin-Tal und die fruchtbare Ebene der Zadrima, die sich am linken Drin-Ufer ausbreitet, ganz bedeutend.

Ein vollständiger Schutz durch Hochwasserdämme schien wegen der Kostspieligkeit ihres Baues und ihrer Erhaltung unausführbar. Außerdem besorgte man von der gänzlicher Fernhaltung der Hochwässer eine ungünstige Rückwirkung auf die Landwirtschaft, da dann auch die Befruchtung der Felder durch die Schlammablagerungen des Flusses aufhören würde. Man entschied sich daher für die Errichtung nur 1·5 Meter hoher, überflutbarer Dämme, welche zu beiden Seiten des eigentlichen Gerinnes ein Überschwemmungsgebiet, gewissermaßen ein zweites größeres Flußbett einschließen sollten, das für die Abfuhr kleinerer Hochwässer genügte; bei höheren Wasserständen mußte allerdings eine Überflutung der Dämme und des dahinter liegenden Landes eintreten; doch nahm man an, daß sie unschädlich sein werde, weil der Hauptzug der Strömung dem zwischen den Dämmen eingeschlossenen Bett nachgeben müsse, sodaß die Gefahr einer Verlegung des Flußbettes oder der Geröllablagerung auf der bebauten Ebene ziemlich ausgeschlossen sei.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, wurden für das untere Drin-Tal folgende Dammbauten vorgeschlagen:

a) Am rechten Ufer des Drin:

1. Ein 1100 m langer überflutbarer Damm vor dem Dorfe Šakuj zum Abschlusse der Lücke zwischen den Hügeln von Bušati und Barbaluši;

2. ein 6580 m langer überflutbarer Damm, der an den Hügeln von Barbaluši nächst der Kirche dieses Ortes beginnen, parallel zum Bette des Drin bis zum Dorfe Kukli verlaufen und hier an den Abhang des Mali Kakaričit anschließen sollte;

3. ein Damm von 2340 m Länge zum Abschlusse des Tales von Baldrin zwischen dem Mali Kakaričit und dem Mali Rencit. Er sollte ausnahmsweise als nicht überflutbarer Hochwasserdamm von 3·5 m Höhe geführt werden, da das dahinter liegende sumpfige Tal kein merkbares Gefälle hat und infolgedessen der

Abfluß der Hochwässer mit Schwierigkeiten verbunden wäre, wenn man ihnen den Eintritt gestatten würde. Außerdem sollte der Überschwemmungsdamm hier gleichzeitig als Straßendamm dienen.

b) Am linken Ufer des Drin:

1. Ein 8000 m langer überflutbarer Damm, der am Fuße der Hügel von Baba ansetzt, vor dem Dorfe Gramši und hinter dem Dorfe Zojši vorbeiführt, an der Mündung des Wildbaches Gjadri mit einer Kurve von 400 m Radius umbiegt und den Lauf dieses Wildbaches stromaufwärts geht, bis seine wagrecht geführte Krone mit dem ansteigenden Boden des Ufers zusammentrifft. Die Preisgabe des Ortes Zojši war notwendig, weil die Berge am gegenüberliegenden rechten Ufer so nahe an das Flußbett herantreten, daß die Führung des Dammes vor dem Dorfe hier eine Verengung des weiteren Bettes auf zwei Driftel seines sonstigen Querschnittes hervorgerufen hätte;

2. ein 14.380 m langer überflutbarer Damm, der am linken Ufer des Gjadri gegenüber dem Endpunkte des vorhergehenden Dammes beginnt und am Fuß der Berge von Alessio endet.

Im ganzen waren demnach im unteren Drinthale überflutbare Dämme in der Länge von 30.060 m und ein nicht überflutbarer Hochwasserdamm in der Länge von 2340 m geplant.*)

*) Die überflutbaren Dämme sollten bei einer Höhe von 1·5 m an der Sohle 6·5 m, an der Krone 2 m breit werden, auf beiden Böschungen sowie auf der Krone einen Steinbelag und auf beiden Seiten eine 2 m breite Steinberme erhalten, um sie gegen Unterwaschungen und Zerstörungen durch das darüber wegfallende Wasser zu schützen. Der Hochwasserdamm von Baldrin sollte Steinbelag und Berme nur auf der dem Flusse zugewendeten Seite erhalten, seine Höhe sollte 3·5 m, seine Breite an der Krone 6 m, an der Sohle 16·5 m betragen. Das Verhältnis zwischen der Länge der Böschungen und ihrer Basis wurde mit 1·5 : 1 festgesetzt. Steinbelag und Bermen sollten in 0·333 m starken Trockenmauerwerk ausgeführt werden. Die Kosten waren für die Überflutungsdämme mit 34·266·25 türkische Pfund, für den Hochwasserdamm von Baldrin mit 4317·96 türkische Pfund veranschlagt, das Pfund zu 100 Piastern ge-

Die Wassermenge des Drin war durch neuerliche Messungen während des Hochwassers vom November 1896 bei Vaudenjs mit 1508 m^3 , in der Enge von Alessio mit 793.4 m^3 in der Sekunde bestimmt worden. Da der Gjadri zur selben Zeit dem Drin 193.4 m^3 in der Sekunde zuführte, so blieb für den Drin allein eine Wassermenge von 600 m^3 , die den Weg durch das alte Flußbett an Alessio vorbei nahm, während rund 900 m^3 durch die Drinasa abströmten. Das eigentliche Gerinne des alten Drin vermag nicht mehr als 100 m^3 zu fassen, sodaß oberhalb des Gjadri 500 m^3 , unterhalb der Einmündung dieses Wildbaches rund 700 m^3 sich über das Ufergelände verbreiteten. Nach dem Projekte sollte die Breite des weiteren Flußbettes, das durch die Dämme und die Uferhöhen bestimmt wird, oberhalb der Gjadri-Mündung 500 m betragen; bei einer mittleren Wassergeschwindigkeit von 0.93 m in der Sekunde ergibt dies ein Fassungsvermögen von 702 m^3 , wozu noch die 100 m^3 des eigenen Flußgerinnes kommen, sodaß das weitere Bett hier im ganzen

rechnet. Als Einheitspreis wurde dabei angenommen: für die Erdschüttung 2.5 Piaster, für Steinbelag und Bermen 25 Piaster für das Kubikmeter.

für das laufende Meter entfallen	bei den beiderseitig ge- schützten überflutbaren Dämmen	bei dem einseitig ge- schützten Hochwasserdamm von Baldrin
Erdschüttung . . .	$6.375 \text{ m}^3 = 15.99 \text{ Piaster}$	$39.375 \text{ m}^3 = 98.4 \text{ Piaster}$
Steinbelag	$2.466 \text{ „} = 61.65 \text{ „}$	$2.1 \text{ „} = 52.53 \text{ „}$
Berme	$1.332 \text{ „} = 33.30 \text{ „}$	$0.666 \text{ „} = 16.65 \text{ „}$

Für die Bauten im oberen Drin-Tal (zwischen Vaudenjs und Pistuli einerseits, sowie zwischen Spasari und Bušati anderseits) sind die Kostenanschläge nicht bekannt. Auf Grund der Ansätze für die Arbeiten im unteren Drin-Tal und der oben mitgeteilten Kostenberechnung der Konstantinopeler Kai- und Hafenbau-Gesellschaft kann man die Kosten für die Absperrung der Drinasa und die Herstellung des Hochwasserdammes von Bušati und Miet auf rund 40.000 türkische Pfund schätzen. Dazu kommt dann noch die Ableitung des Kiri nach dem Skutari-See mit einem Mindestaufwand von 15.000 Pfund, sodaß sich die Gesamtkosten mindestens auf rund 100.000 türkische Pfund oder etwa 2 bis $2\frac{1}{4}$ Millionen Kronen stellen würden.

802 m³ in der Sekunde ohne Überflutung der Dämme und Ufergelande abzuführen vermöchte. Nach Absperrung der Drinassa und Vereinigung der gesamten Wassermenge des Drin im alten Bette werden sich daher bei großen Hochwässern 700 m³ in der Sekunde über die Dämme nach den Feldern der Umgebung ergießen, das ist um 200 m³ mehr als gegenwärtig. Unterhalb des Gjadri beträgt die Breite des Flußbettes 700 m, die mittlere Geschwindigkeit wegen des geringeren Gefälles nur 0.76 m, die größtmögliche Wasserabfuhr im eingedämmten Bett (Gerinne und Überschwemmungsgebiet) 900 m³ in der Sekunde. Der Wasserzufluß vermehrt sich hier um die Gewässer des Gjadri, der bei Hochwasser 193 m³ bringt, sodaß er im ganzen rund 1700 m³ in der Sekunde beträgt. Es verbleibt somit ein Überschuß von 800 m³ oder 100 m³ in der Sekunde mehr als vor der Regulierung. Der Bericht der Regierungsingenieure weist selbst auf diese Verschlechterung der Verhältnisse für das untere Drin-Tal und die Ebene der Zadrime hin, hebt jedoch demgegenüber hervor, daß nicht alle Hochwässer so bedeutende Höhen erreichen und daß die Abdämmung der Drinassa die Wassermenge und die Gewalt der Strömung im alten Drin-Bette bedeutend vermehren werde, wodurch von selbst eine Vertiefung der Sohle des Flußbettes und infolgedessen ein gesteigertes Fassungsvermögen zu Hochwasserzeiten herbeigeführt werden müsse. Übrigens bedürfe es nur einer Erhöhung der Dämme um 50 cm, um für den Abfluß einer Wassermenge von 1400 m³ im eingedämmten Flußbett Raum zu schaffen.

Dies der Stand der technischen Vorarbeiten im Jahre 1899.

Im folgenden Jahre wurden von der türkischen Regierung die ersten Schritte zur Verwirklichung des Projektes eingeleitet.

Mitte Oktober 1900 wandte sich nämlich der Vali von Skutari an die Bevölkerung mit der Aufforderung, Erklärungen über eine neuerliche Beitragsleistung zur Drin-Regulierung abzugeben, indem er hinzufügte, daß die Regierung entschlossen sei, diesem

Unternehmen eine Summe von 36.000 türkischen Pfunden zu widmen, die aus den Provinzialkassen der Vilajets Monastir, Kossowo und Janina entnommen werden sollte. Infolge dieser Aufforderung trafen Christen und Mohamedaner zu gemeinsamer Beratung zusammen. Es fanden mehrere Versammlungen statt, an denen die Muktare, die Hodschas, ein großer Teil der Kaufmannschaft und zahlreiche Notable, Christen wie Mohamedaner, teilnahmen. Man entschloß sich zu einem Beitrage von 16.000 türkischen Pfunden, dessen Leistung auf vier Jahre verteilt werden sollte.

Die Summe sollte durch Einhebung einer Abgabe von den wichtigsten Konsumartikeln bei ihrem Eintritte in die Stadt aufgebracht werden. Für diesen Spezialzoll wurde folgender Tarif aufgestellt, der auch deshalb bemerkenswert ist, weil ihm ein Voranschlag über das Erträgnis der Abgabe beigelegt ist, der einen ziemlich zuverlässigen Maßstab für den Bedarf des Platzes geben dürfte.

Verzeichnis der mit der 3%igen Zuschlagsteuer belegten
Einfuhrwaren.

Waren- gattungen	Zuschlagsteuer	Beiläufiger Jahresbedarf	Erträgnis der Zuschlag- steuer in einem Jahre
Zucker . .	10 Piaster per Sack = 1 q	7000 q	70.000 Piast.
Reis . . .	6 " " "	5000 "	30.000 "
Kaffe . . .	20 " " "	3000 "	60.000 "
Mehl . . .	3 " " "	4000 "	12.000 "
Petroleum .	5 " " Faß	15000 Fässer	75.000 "
Spiritus . .	2 " 20 Para p. Oka	15000 Oka	37.500 "
Branntwein	1 " 20 " " "	20000 "	30.000 "
Wein . . .	— " 20 " " "	60000 "	30.000 "
Essig . . .	— " 10 " " "	40000 "	10.000 "
Summe .			354.500 Piast.

Außerdem sollten, wie in den Jahren 1881 bis 1884 die Mautgelder der Bojana- und Drin-Brücke dem Regulierungsfonds zugeführt werden. Ihr Erträgnis wurde mit 50.000 Piastern jährlich veranschlagt, sodaß jährlich ein Betrag von 404.500 Piastern, in vier Jahren somit eine Summe von 1,618.000 Piastern oder rund 16.000 Pfunden sichergestellt war.

Diese Beitragsleistung wurde jedoch im Hinblick auf die Erfahrungen, die man in den Jahren 1881—1885 gemacht hatte, an die ausdrückliche Bedingung geknüpft, daß die Regulierungsarbeiten von der Regierung nicht in eigener Regie besorgt, sondern an eine Unternehmung vergeben werden. Ferner wurde erklärt, daß man mit der Einhebung der Abgabe erst beginnen werde, wenn die Arbeiten tatsächlich in Angriff genommen seien. Diese Beschlüsse wurden von dem Verwaltungs-Medschliß als der offiziellen Vertretung der Stadt und des Landes genehmigt und sodann dem Vali offiziell mitgeteilt, der sie der Zentralregierung in Konstantinopel unterbreitete.

Zu ihrer Durchführung war neuerdings die Zustimmung der fremden Staaten erforderlich, denn zur Zahlung sollten die fremden Untertanen ebenso wie die einheimischen Kaufleute herangezogen werden und außerdem stellte die neue Abgabe nach der Art ihrer Einhebung eine Erhöhung des durch die Kapitulationen festgesetzten Einfuhrzolles von 8% auf 11% dar.

Die Pforte scheint zunächst weitere Verhandlungen mit der Provinzialregierung über die Durchführung des Projektes und die Art der Kostendeckung eingeleitet zu haben.

Erst am 9. Juli 1901 wendete sie sich an die Botschaften der Mächte mit der Mitteilung, daß sie die notwendigen Arbeiten zur Zurückleitung des Drin in sein altes Bett durchzuführen und zu diesem Zwecke während eines Zeitraumes von sechs Jahren von der Ein- und Ausfuhr in Skutari, Medua und Alessio eine Surtaxe zu erheben beabsichtige. Sie ersuchte die Konsulate in Skutari anzuweisen, daß sie sich der Einhebung dieser Abgabe

nicht widersetzen mögen. Mit Rücksicht auf die Erfahrungen beim ersten Regulierungsversuch ist es wohl begreiflich, wenn man der Angelegenheit von Seiten der Mächte nur mit einiger Vorsicht näher trat. In einer identischen Note vom 2. März 1902 teilten die Botschafter der Pforte mit, daß ihre Regierungen wohl geneigt seien, unter bestimmten Bedingungen ihre Zustimmung zur Einhebung der Abgabe zu erteilen, daß sie aber vor einer endgiltigen Erklärung bestimmte Mitteilungen über die Höhe der Abgabe und über die Maßregeln erhalten müßten, welche ihre wirkliche und ausschließliche Verwendung zu Regulierungszwecken sichern sollten. In ihrer Antwortnote vom 31. Mai 1902 legte die Pforte folgenden Tarif für die Abgabe vor:

Zucker	für 1 Kilogramm		4	Para
Kaffee	„ 1 „		14	„
Reis	„ 1 „		3	„
Mehl	„ 1 „		2	„
Branntwein	„ 1 „		20	„
Spiritus	„ 1 „		20	„
Wein	„ 1 „		20	„
Essig	„ 1 „		20	„
Petroleum für eine Kiste = 33 Kilogramm			200	„

Zur Sicherung einer zweckgemäßen Verwendung schlug die Pforte vor, daß eine unter dem Vorsitz des Vali von Skutari tagende und aus neun muselmanischen und christlichen Mitgliedern zusammengesetzte Kommission die Einhebung und Verwendung der Abgabe überwachen solle. Am Ende jedes Monats solle der Ertrag von der Kommission bei der Banque Ottomane hinterlegt werden, welche über Anweisung des Vali die Auszahlung an die mit der Durchführung der Arbeiten betraute Gesellschaft für die jeweils vollendeten Abschnitte des Regulierungswerkes besorgen solle, sobald die Übernahmskommission die kontraktgemäße Ausführung der Arbeiten festgestellt haben werde.

Um die Bedingungen festzustellen, unter denen von Seiten Österreich-Ungarns auf die türkischen Wünsche eingegangen werden könne, hatte das k. u. k. Ministerium des Äußern schon im Jahre 1901 Verhandlungen mit den Regierungen beider Reichshälften eingeleitet. Ihr Verlauf gestaltete sich ziemlich schleppend, da die Forderungen der beiden Handelsministerien von einander abwichen und teilweise auch den Anschauungen des auswärtigen Amtes widersprachen. Erst am 19. Jänner 1903 konnte die k. u. k. Botschaft in Konstantinopel endlich die Antwort auf die Note der Pforte überreichen. Sie erklärte die Zustimmung zur Einhebung der Abgabe in der vorgeschlagenen Höhe und Form und unter den von der Pforte beantragten Maßnahmen für die Sicherung ihrer Verwendung. Die Zustimmung wurde jedoch nur provisorisch und gegen jederzeitigen Widerruf erteilt; ferner wurde als Bedingung gesetzt, daß die Abgabe erst eingehoben werden dürfe, wenn die Arbeiten tatsächlich begonnen worden seien. Endlich wurde die Aufmerksamkeit der Pforte darauf gelenkt, daß die Ausdehnung der Regulierung auf die Bojana im Interesse der Schifffahrt dringend notwendig sei, und gleichzeitig das Recht Österreich-Ungarns auf freie Schifffahrt auf den türkischen Flüssen nachdrücklich betont.

Während man auf diese Weise in Österreich-Ungarn die Zeit mit der mühseligen Überwindung der inneren Reibungen vergeudete, welche die Schwerfälligkeit der dualistischen Verfassung und des bürokratischen Apparates mit sich brachte, war man in Italien zur Tat geschritten. Schon am 24. August 1901 hatte das k. u. k. Generalkonsulat in Skutari berichtet, daß ein Ingenieur der italienischen Schifffahrtsgesellschaft Puglia an der Bojana Studien für die Regulierung des Flusses machte, welche insbesondere die Herstellung und Freihaltung eines für größere Schiffe fahrbaren Kanals an der Mündung bezweckten. Ende 1902 überreichte sodann die Puglia der türkischen Regierung ein Konzessionsgesuch, für die Regulierungsarbeiten an der Bojana.

Sie machte sich anheischig, den Fluß durch Baggerungen an der Mündung und an den Untiefen, die sich in seinem Laufe befinden, sowie durch Anlegung von Durchstichen bei den Krümmungen bis Skutari schiffbar zu machen und verlangte dafür das Recht, von den in die Bojana einlaufenden Schiffen eine Gebühr einheben zu dürfen. Eine Entscheidung über dieses Konzessionsgesuch ist bis jetzt nicht erfolgt, aber auch das Projekt der Drin-Regulierung scheint wieder ins Stocken geraten zu sein. Schon im Jahre 1901 wurden die mit dem Studium des Projektes betrauten Ingenieure aus Skutari abberufen und die Spezialkommission, die zur Beratung der verschiedenen mit der Regulierung zusammenhängenden Finanz- und Verwaltungsfragen in Skutari eingesetzt worden war, ist seit langem nicht mehr zusammengetreten. Ernstliche Verhandlungen mit irgend einer Bauunternehmung wurden gleichfalls noch nicht eingeleitet, ja nicht einmal ein Bedingnisheft aufgelegt.

Nach den Konsulatsberichten beabsichtigte übrigens die türkische Regierung die Arbeiten nicht in vollem Umfange des Projektes Ravoti durchzuführen, sondern lediglich die Absperrung der Drinasa und die Dammbauten am rechten Ufer des Drin herzustellen. Dies geht auch daraus hervor, daß die in Aussicht genommene Bedeckung nur 50.000—60.000 türk. Pfund ausmacht, während die Kosten der im Projekte vorgesehenen Regulierungsbauten mit rund 80.000 türk. Pfund zu veranschlagen sind.

Gegen die Zweckdienlichkeit des Projektes, namentlich in seiner reduzierten Form, müßten die schwersten Bedenken ausgesprochen werden.

Zweifellos würde der Abbau der Drinasa eine furchtbare Gefahr für das ganze untere Drin-Tal bedeuten. Daß der an mehreren Stellen von Bergen eingeeengte Lauf des unteren Drin die Wassermassen schon unter gewöhnlichen Verhältnissen, uneingeengt durch Dämme und Schutzwehren, nicht zu fassen

vermochte, wird am besten durch die Tatsache seines Durchbruches gegen Skutari hin bezeugt. Seither hat der Drin sich noch einen dritten Abfluß geschaffen. Bei Hochwasser fließt nämlich ein nicht unbedeutender Wasserarm zwischen Vaudenjs und Mjet nach Südosten, um den Gjadri zu erreichen, einen kleinen Nebenfluß des Drin, den dieser beim gleichnamigen Dorfe etwas oberhalb von Kakarič an seinem linken Ufer aufnimmt. Aus der Gabelung bei Vaudenjs ist somit eine Dreiteilung geworden. Trotzdem ist schon bei einem Hochwasser von mäßiger Höhe selbst der kleinste, dem Gjadri zufließende Arm so tief, daß das Wasser den Pferden beim Durchfurchen bis über die Knie reicht. Der alte Drin kann dann überhaupt nur auf einer Fähre übersetzt werden und die Drinasa strömt in solcher Breite dahin, daß sie dem Auge wie ein See erscheint. Alle diese Wassermassen in ein Bett vereinigt und zwischen Dämmen eingepreßt, müssen in den ihrer Überflutung preisgegebenen Landstrichen furchtbare Verheerungen anrichten. Wie aus dem Plane ersichtlich ist, reichen die projektierten Dämme von Vaudenjs nur bis zum Fuße der Hügel von Bušati. Die Sohle des Tales, das der Drin bei seinem Durchbruch durch diese Hügelkette bildet, ist den Fluten schutzlos preisgegeben. Die Orte Ranca, Bušati, Pleša-Zadrim und Škjezi, die hier teils an seinem Ufer, teils in der Talebene liegen, müßten bei der jährlichen Wiederkehr der Überschwemmungen der Vernichtung anheimfallen. Das breite Tal vom Bušati würde ebenso wie die Ebene, die zwischen dem großen Damm von Barbaluši und den am linken Ufer in einiger Entfernung gegenüberliegenden Hügeln liegt, in einen förmlichen Stausee verwandelt werden, da die geplanten Dämme weiter stromabwärts das Flussbett so eng einschließen, daß die Wassermassen kaum genügend Abfluß finden dürften. Auf's schwerste gefährdet wäre endlich Alessio, das an dem schmalen Durchbruch des Drin durch die letzte, seinem Laufe zum Meere entgegenstehende Bergkette liegt. Für die Bewohner

des unteren Drin-Tales, die der Durchbruch der Drinasa von der Gefahr der jährlichen Überschwemmungen befreit hatte, würde ihr Abbau die Rückkehr zur früheren unglücklichen Lage bedeuten. Wenn, wie die türkische Regierung zu beabsichtigen scheint, die Herstellung des Hochwasserdammes Vaudnjs-Pistuli und der übrigen Dammbauten am linken Ufer unterlassen werden sollte, ist fast mit Sicherheit vorauszusehen, daß der zum Gjadri führende Arm des Drin zu einer neuen Drinasa wird und die fruchtbare Zadrima denselben Verheerungen preisgegeben sein wird, die der Strom jetzt in der Ebene zwischen Vaudnjs und Skutari anrichtet. Bei dem gewalttätigen Charakter der Bevölkerung ist es im höchsten Grade zweifelhaft, ob sie die Preisgebung ihrer Wohnstätten und Felder gutwillig dulden würde. Die Möglichkeit eines gewaltsamen Widerstandes gegen die Regulierungsarbeiten wäre dabei noch das minder Bedenkliche; seiner könnte man Herr werden. Weit schwerer wiegt die Gefahr, daß die Bevölkerung angesichts des drohenden Unheils zur Selbsthilfe greift und die fertigen Dämme durchsticht, um dem Wasser, das ihre Fluren bedroht, einen Abfluß nach anderer Richtung zu verschaffen. Ob die türkische Regierung die Fähigkeit besitzt, eine regelmäßige und wirksame Überwachung der nahezu 20 Kilometer langen Dämme durchzuführen, ist mindestens fraglich. Auch würde die Unterhaltung der Dammbauten und ihr Schutz gegen die Einwirkung des Hochwassers fortwährende Arbeiten und eine ständige Aufsicht voraussetzen, die in der Türkei etwas gänzlich Ungewohntes ist, wie die mangelhafte Instandhaltung ursprünglich gut angelegter Straßen zeigt. Daß man bisher nicht einmal imstande war, einen jederzeit fahrbaren Weg von Skutari nach Medua herzustellen und zu erhalten, erweckt zum mindesten keine günstigen Aussichten für die Instandhaltung der Dammbauten. Ein weiteres Bedenken knüpft sich an die Frage, was mit dem an manchen Stellen mehr als einen halben Kilometer breiten Bette der Drinasa geschehen soll. An seine Ausfüllung

ist nicht zu denken. Von den winterlichen Regengüssen und allerhand kleinen Zuflüssen, die aus der Ebene und von den Hügeln an seinen Ufern kommen, von Zeit zu Zeit aufgefüllt, würde es Ketten stagnierender Wasserlachen bilden, die im Sommer eine Brutstätte des Fiebers wären. So würde die Regulierung unter Umständen von verhängnisvollen Folgen für die ohnehin nicht sehr glänzenden Gesundheitsverhältnisse der Gegend werden. Auch für die Schifffahrt auf der Bojana wären die unmittelbaren Folgen des Abbaues der Drinasa wahrscheinlich ungünstige. Der Abfluß des Sees ist heute durch die Geröllablagerung, die der Kiri und die Drinasa bewirken, stark versandet und teilweise verstopft. Gegenwärtig wird dieser Nachteil durch die Wasserzufuhr aus der Drinasa teilweise aufgehoben. Nach ihrer Absperrung müßte der Wasserstand in der Bojana bedeutend sinken, so daß es den Schiffen vielleicht unmöglich wäre, die zahlreichen Bänke, die sich in ihrem Laufe auch unterhalb Oboti gebildet haben, zu passieren. Es müßten ausgedehnte Baggerungen und Regulierungsarbeiten an der Bojana vorgenommen werden, um diesen Nachteil aufzuheben und möglicherweise würde es selbst dann nicht im wünschenswerten Maße gelingen, die Schifffahrt auch während der trockenen Jahreszeit zu sichern. Die hydrographischen Verhältnisse des Sees und seiner Zuflüsse sind noch wenig erforscht. Gegenwärtig betragen die Schwankungen des Wasserspiegels zwischen Winter und Sommer drei Meter, doch ist es unbekannt, wieviel davon auf die rückstauende Wirkung des Zusammenflusses der Drinasa und der Bojana und auf das Einströmen des Drin-Wassers zurückzuführen ist. Jedenfalls wird dieser Unterschied des Wasserstandes nach dem Abbau des Drin-Durchbruches sich vermindern und es ist zweifelhaft, ob der See imstande sein wird, ohne künstliche Stauwerke und Schleusen der Bojana auch im Sommer genügendes Wasser zuzuführen. So viel ist in jedem Falle sicher, daß der Regulierung des Drin eine solche der Bojana folgen müßte, wenn nicht eine

schwere Gefährdung der Schifffahrt auf diesem Flusse hervorgerufen werden soll. Nun hat die türkische Regierung bis jetzt gegenüber der Bojana-Regulierung immer eine ablehnende Haltung eingenommen. Sie fürchtet, dabei die Geschäfte Montenegros zu besorgen und das Emporblühen von Podgorica auf Kosten der kommerziellen und politischen Bedeutung Skutaris noch mehr zu fördern. Ebenso groß ist ihre Besorgnis, daß die Regulierung der Bojana fremden Kriegsschiffen die Fahrt bis nach Skutari ermöglichen und infolgedessen die Gefahr eines Eingreifens europäischer Mächte an diesem empfindlichen Punkte des Reiches wesentlich steigern würde.

Es ist daher wohl zu erwägen, ob der vollständige Abbau der Drinasa wirklich der einzige und beste Weg zur Behebung der gegenwärtig herrschenden Übelstände ist. Sowohl mit Rücksicht auf das untere Drin-Tal, als auf die Schifffahrtsverhältnisse in der Bojana wäre eine Lösung vorzuziehen, welche den Wässern des Drin den Abfluß nach zweifacher Richtung sichern und auf diese Weise die Überschwemmungsgefahr wesentlich mildern würde.

Es ist ferner grundverfehlt, die Verhältnisse der einzelnen, die Ebene von Skutari durchströmenden Gewässer gesondert behandeln und ihre Regulierung unabhängig von einander durchführen zu wollen. Alle bisherigen Regulierungspläne lassen die Frage außer acht, ob die Abflüsse, welche sich aus dem Becken von Skutari nach dem Meere zu öffnen, für die aus den Bergen herunterkommenden Hochwässer genügen und ob nicht die fortwährenden Überschwemmungen und Laufveränderungen der Flüsse in dem Mangel hinreichender Abflußfore ihren letzten Grund haben. Die parallelen Bergketten des Mali Rencit und Mali Kakarižit mit ihren Fortsetzungen schließen das Becken von Skutari wie Riesendämme vom Meere ab. Gegenwärtig werden für die Abfuhr der Gewässer nur zwei Durchbruchstellen benutzt: die Enge von Belaj und jene von Alessio. Die höchste Leistungs-

fähigkeit der Enge von Belaj ist 1635 m^3 in der Sekunde. Sie wurde bei einem Wasserstande von 4 m über dem gewöhnlichen erreicht, während dessen die ganze Ebene oberhalb der Engen in einen See verwandelt war und der Bojana von ihren verschiedenen Zuflüssen — dem See, dem Kiri und der Drinaso — eine Wassermenge von 2000 m^3 in der Sekunde zugeführt wurde, doppelt so viel als das Bett des Flusses bei Oboti ohne Überflutung der Ufer zu fassen vermag. Man dürfte daher eher zu hoch als zu niedrig greifen, wenn man annimmt, daß die größte Wassermenge, welche die Enge von Belaj befördern kann, ohne daß Stauungen und Überschwemmungen oberhalb ihres Einganges auftreten, 800 bis 1000 m^3 in der Sekunde sind. Für den Drin bei Alessio wurde die größte Wassermenge — gleichfalls zur Zeit einer Überschwemmung — mit 800 m^3 bestimmt. Die Leistungsfähigkeit beider Durchlässe zusammen wird daher wohl kaum mehr als höchstens 1600 bis 1800 m^3 ausmachen. Demgegenüber betragen bei den regelmäßigen Herbsthochwässern die Zuflüsse des Beckens von Skutari:

aus dem Drin bei Vaudenjs	1500 m^3
aus dem Kiri	500 „
aus dem Gjadri	200 „
zusammen also	2200 m^3

Dazu kommt noch der Abfluß des Sees, der bei Hochwasser durch die Drinassa zurückgestaut wird und sich in Überschwemmungen der Seeufer Luft macht. Er dürfte gleichfalls mit 300 bis 500 m^3 zu veranschlagen sein, sodaß die Gesamtmenge der Wasser, welche dem Meere zuzuführen wären, 2500 bis 2700 m^3 beträgt, das ist um rund 1000 m^3 mehr als die beiden Durchlässe ohne Überschwemmung der vorliegenden Ebene zu befördern vermögen. Man darf mit Grund vermuten, daß ein Teil der Wasser, welche zu Überschwemmungszeiten die Ebene von Oboti bedecken, heute schon durch die

Lücke zwischen dem Mali Dzūmtit und dem Mali Rencit in die Via Mortebza abfließt und auch die Sümpfe, die das Tal von Baldrin erfüllen, dürften größtenteils durch Zuflüsse von dieser Seite her gespeist werden.

Nach alledem scheint es ziemlich zweifellos, daß eine gründliche Besserung der Verhältnisse nur gefunden werden könnte, wenn der Wasserzufluß verringert oder den Hochwässern ein neuer Abzug nach dem Meere hin unter Benützung der erwähnten Lücke zwischen Mali Dzūmtit und Mali Rencit eröffnet würde. Es mag dahingestellt bleiben, ob dieses Ziel durch eine Abzweigung aus der Drinassa oder aus der Bojana — etwa bei Mužani und selbstverständlich unter gleichzeitiger Ausgestaltung ihres Oberlaufes — erreicht werden soll, ob die Via Mortebza dabei benützt werden kann, oder mit Rücksicht auf die Bojana-Enge von Reči eine direkte Einmündung ins Meert etwa durch den Ličeni Luners genannten Strandsee, hergestellt werden müßte. Erwähnt sei nur, daß eine Ableitung des Drin auf diesem Wege durch einen 24 km langen Kanal von Vaudenjs bis Reči nach Einzeichnungen in einer aus dem Jahre 1887 stammenden Planskizze durch den Ingenieur Panciera bereits erwogen, jedoch offenbar wegen der großen Kosten nicht weiter verfolgt wurde. Übrigens handelte es sich damals anscheinend um eine Ableitung des ganzen Drin, die dem Zweck ebensowenig entsprechen würde wie seine Zurückdämmung in das alte Bett.

Ein anderer Weg zum gleichen Ziele wäre, wie bereits angedeutet, die Verringerung der Zuflüsse durch Anlage von Hochwasser-Staubecken im oberen Laufe des Drin. Ob und inwieweit dies zum Erfolge führen kann, ließe sich allerdings erst auf Grund genauer Beobachtungen über Umfang und Dauer der Hochwässer beurteilen. Für die Anlage eines Hochwasserbeckens wäre der Kessel von Vjerza, wenige Kilometer ober Vaudenjs — ohnehin ein alter Seeboden — vorzüglich geeignet. Möglicherweise wird sich übrigens die Anlage eines solchen Staubeckens

schon zu dem Zwecke als notwendig erweisen, die regulierten Wasserläufe in der Ebene gegen Verschotterung und Versandung zu schützen und das Geröll des Drin zurückzuhalten. Gleichem Zwecke würde die Ableitung des Kiri in den Skutari-See dienen.

Soviel ist klar, daß die Regulierung der Gewässer von Skutari nur dann mit Aussicht auf Erfolg in Angriff genommen werden kann, wenn sie in großem Stil, nach gründlichem Studium der Verhältnisse und mit Aufwand bedeutender Mittel durchgeführt wird, für deren Verzinsung und Amortisation auf unmittelbare Erträge nicht gerechnet werden könnte. Die von der türkischen Regierung in Aussicht genommenen Bauten dürften kaum geeignet sein, eine glückliche Lösung der Frage herbeizuführen oder auch nur vorzubereiten.

Für Österreich-Ungarn müssen bei der Beurteilung der verschiedenen Projekte für die Drin- und Bojana-Regulierung vor allem die Verkehrsinteressen ausschlaggebend sein. Es ist daher voll zu billigen, daß man durch eine im Herbst 1905 der Pforte abgegebene Erklärung der seinerzeit gegebenen Zustimmung zur Einhebung einer Abgabe den weiteren Vorbehalt hinzufügte, sie zurücknehmen zu können, falls durch die Drin-Regulierung die Schifffahrtsverhältnisse auf der Bojana ungünstig beeinflußt werden würden. Eine genaue Prüfung der technischen und hydrographischen Verhältnisse und der vorhandenen Projekte wird vielleicht ergeben, daß alle Regulierungsprojekte für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Bojana mehr oder weniger bedeutungslos und außer Stande sind, sie wesentlich zu verbessern. Die frühen Erfahrungen, die man unter ganz ähnlichen Verhältnissen bei der Regulierung der Narenta in Dalmatien erntete, machen dies sogar ziemlich wahrscheinlich. Auf keinen Fall vermöchte die Regulierung nach dem übereinstimmenden Urteil der Sachleute die Schwierigkeiten zu beseitigen, denen die Einfahrt in die völlig ungeschützte Mündung der Bojana bei ungünstigem Wetter, namentlich bei Sirokko, unter-

liegt. Man müßte daher immer mit einer gewissen Unsicherheit und Unregelmäßigkeit des Verkehrs rechnen. Da ferner die Versandung der Mündung nicht nur durch die Geröllführung des Flusses, der durch Regulierungsarbeiten im Oberlaufe abgeholfen werden kann, sondern auch durch die Bewegung verursacht wird, die Wind und Wellen im Sande der Flachküste hervorrufen, wären fortwährende Baggerungsarbeiten erforderlich, um die Fahrinne freizuhalten. Bedeutende Schwierigkeiten ergeben sich endlich aus der Frage der Kosten. Schon für die Drin-Regulierung war sie nur in der Erhebung einer Abgabe von der Ein- und Ausfuhr zu finden und der gleiche Weg müßte eingeschlagen werden, um die Kosten der Bojana-Regulierung hereinzubringen, ohne deren gleichzeitigen Ausführung die Regulierung des Drin eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse mit sich bringen würde. Dabei ist die Höhe der schließlich notwendigen Aufwendungen ebenso unberechenbar wie der Erfolg. Da ferner auch nach Durchführung der ersten Regulierungsarbeiten die Instandhaltung des Flußlaufes dauernde Auslagen von nicht unbedeutender Höhe hervorrufen wird, müßte die Einhebung einer solchen Abgabe, wenn auch in beschränktem Ausmaße oder in der Form einer Schifffahrtsgebühr zu einer bleibenden Einrichtung werden. Nun ist sowohl Österreich-Ungarn als Italien bestrebt, die Durchführung der Regulierungsarbeiten in seine Hand zu bekommen, namentlich im Hinblick auf die dauernde Festsetzung an dieser wichtigen Schifffahrtstraße, die damit verbunden ist. Es ist daher vor auszusehen, daß jene der beiden Mächte, welche leer ausgeht, Schwierigkeiten machen und die erforderliche Zustimmung zur Erhebung der Abgabe verweigern wird. Dazu kommt noch die ablehnende Haltung der türkischen Regierung gegenüber dem ganzen Projekte der Bojana-Regulierung und die Gefahr gänzlicher oder teilweiser Fruchtlosigkeit der Arbeit.

Man muß sich daher wohl fragen, ob es keinen anderen Weg gibt, die vorhandenen Schwierigkeiten zu beseitigen. Ein solcher wäre der Ausbau des Hafens von Medua und die Herstellung einer Bahnverbindung dieses Hafens mit Skutari. Der Bau eines allen Anforderungen entsprechenden Hafens in Medua bietet, wie bereits oben ausgeführt wurde, keine übermäßigen Schwierigkeiten. Auch der Bahnbau begegnet keinen natürlichen Hindernissen. Die Länge der Strecke beträgt ungefähr 45 Kilometer. Sie würde von Medua zunächst entlang den südlichen Abhang des Mali Rencit bis an den Drin bei Alessio gehen, dort nach Norden umbiegen und längs des rechten Drinufers nach Durchquerung des Tales von Baldrin die südöstliche Spitze des Mali Kakariçit erreichen. Von hier könnte sie entweder am Nordabhange dieses Bergzuges in hochwasserfreier Lage bis zum Dorfe Juß und sodann in gerader Linie durch die Ebene Bregu Buns oder dem Zuge der bestehenden Straße folgend über Bußati und Beltoja nach Bakçelik laufen. Ihre Weiterführung bis Skutari wäre vorläufig nicht unbedingt notwendig. Denn Bakçelik zählt bereits zu den Vororten Skutaris, ist sowohl von der Stadt, wie vom Bazar aus bequem auf guten Wegen zu erreichen und von dem letzteren nicht weiter entfernt, als die eigentliche Stadt. Ließe man die Bahn in Bakçelik endigen, so würde vor allem der Bau einer Eisenbahnbrücke über die Drinasa erspart. Für den Umschlag der Waren auf die Schiffe die über den See verkehren, ließe sich vielleicht durch eine Geleis- und Hafenanlage am Bojanaufer nächst der Einmündung der Drinasa Sorge tragen. Sollte man sich für eine Fortsetzung der Bahn bis nach Skutari entscheiden, so wäre die Strecke nach Übersetzung der Drinasa am Bojanaufer nach dem Bazar zu führen und der Endbahnhof auf das freie Feld zwischen diesem und der Stadt nächst dem Seeufer zu verlegen. Es unterliegt kaum einen Zweifel, daß nach dem Bau dieser Bahn und Herstellung halbwegs befriedigender Hafenverhältnisse Medua fast

den gesamten Verkehr von Skutari und Süd-Montenegro an sich ziehen würde. Da die Anlagekosten der Bahn bei der Kürze der Strecke und dem vollständigen Fehlen natürlicher Hindernisse keine allzuhohen (schätzungsweise bei Schmalspur 2·5 bis 3 Millionen Kronen) sein und auch die Betriebskosten sich verhältnismäßig niedrig stellen dürften, wäre vielleicht schon durch diesen Verkehr Rentabilität geboten.*) Die Verbindung mit Medua würde den Vorteil häufiger und regelmäßiger Schiffsverbindungen mit sich bringen. Für die Finanzierung der Hafenbauten könnten wenigstens teilweise die zu erhebenden Hafen- und Kaigebühren die Grundlage bilden, wenn gleich beachtet werden muß, daß eine allzugroße Höhe dieser Gebühr den Handel nachteilig beeinflussen müßte. Eine staatliche Garantie wäre wohl schwer zu erlangen. An ihrer Stelle könnte jedoch der Gesellschaft, welche die Konzession für den Hafen- und Bahnbau erwirbt, die Ausbeutung der ausgedehnten staatlichen Waldungen an der Mündung des Matflusses und an den Hängen des Mali Barz überlassen werden. Diese Wälder bestehen zumeist aus Eichen, außerdem kommen noch Eschen und Ulmen vor. Eine Ausbeutung zur Gewinnung von Brennholz und Eisenbahnschwellen findet bloß in den Wäldern der sumpfigen Küstenebene statt. Hier werden Gräben gezogen und die Klötze in diesen zum Meere geschwemmt. Die Verschiffung findet in Šlinza an der Bucht von Rodoni statt und zwar zumeist auf Dulcignoten-Barken, die das Holz nach Alexandrien, Malta und Neapel führen. Die weiter im Innern, an den Hängen des Mali Barz gelegenen Wälder werden wegen Mangels an Verkehrsmitteln bis jetzt noch nicht ausgebeutet. Eine kurze Waldbahn zur Küste oder zum Mat-Flusse würde jedoch diesem Übelstande leicht abhelfen. Im Falle einer Verleihung dieser Wälder an die Eisenbahn- und Hafengesellschaft könnte die gänzliche oder teilweise Befreiung von der Stocktaxe die Stelle

*) Vergl. die handelsstatistischen Angaben auf Seite 12.

der staatlichen Ertragsgarantie vertreten. In jedem Falle würde dieses Eisenbahn- und Hafenbauprojekt eine weit sichere und bessere, zugleich aber auch bedeutend billigere Lösung der Skutariner Verkehrsfragen darstellen als die Schiffbarmachung der Bojana. Die Regulierung des Drin könnte dann ausschließlich unter dem Gesichtspunkte der Melioration des Landes mit Aufwendung viel geringerer Mittel durchgeführt werden. Die Absperrung der Drinassa wäre überhaupt nicht notwendig, der Schutz ihrer Ufer und die Errichtung von Hochwasserdämmen vollkommen genügend. Auch politisch würde der Bau dieser Verkehrslinie bei der Pforte voraussichtlich weniger Bedenken erregen als die Regulierung der Bojana, weil Skutari für Seeschiffe nach wie vor unerreichbar bliebe und eine Schwächung der kommerziellen Stellung Skutaris von dem Bahnbau nicht zu besorgen ist. Im Gegenteil, die Herstellung der Eisenbahnverbindung nach Medua würde die Bedeutung Skutaris als Handelsplatz außerordentlich heben und der beste Gegenzug sein, den die Türkei gegen die italienisch-montenegrinischen Pläne eines Eisenbahnbaues von Antivari ins Innere machen könnte. Aus demselben Grunde ist der Bau dieser Linie auch für Österreich vorteilhaft, denn ihre Herstellung entzieht der Antivaribahn ihre wirtschaftliche Grundlage. Es wäre daher dringend zu wünschen, daß das österreichisch-ungarische Kapital für die Frage sich interessiert, und daß von Seite der k. u. k. Regierung die nötigen Schritte eingeleitet werden, um die Grundlagen für seine Beteiligung an diesem Unternehmen zu schaffen.

VI. Die Italienisch-montenegrinischen Bahn- und Hafenbauprojekte.

(Dulcigno, Porto Milena, Antivari.)

Seit Montenegro im Besitz des Küstengebietes zwischen der Bai von Spizza und der Bojana-Mündung ist, richtet sich

sein Bestreben darauf, den Verkehr nach Süd-Montenegro über seine eigenen Häfen zu leiten, ja womöglich auch Skutari von diesen abhängig zu machen. Es geht bei seinen Plänen von der richtigen Anschauung aus, daß Skutari den Schlüssel von ganz Nordalbanien bildet und daß die Gewinnung der wirtschaftlichen Macht die beste Vorbereitung für die Ausbreitung der politischen ist. Politisch bildet die Umwandlung des Skutari-Sees in ein montenegrinisches Gewässer, die Einverleibung seiner fruchtbaren Küstengebiete in den unmittelbaren Besitz Montenegros, und als Folge davon die notgedrungene Unterwerfung der nordalbanischen Bergstämme unter die montenegrinische Oberherrschaft seit langem das Ziel Montenegros. Es genießt dabei die Unterstützung Italiens, das durch die Ausbreitung Montenegros Österreich von dem Wege nach Süden abzuschneiden und sich selbst die Möglichkeit zur Festsetzung an der süd-albanischen Küste zu schaffen hofft.

Auf montenegrinischem Gebiete liegen zwei Hafenstädte, Dulcigno und Antivari. Der Hafen von Dulcigno ist eine kleine halbkreisförmige Bucht, welche zwischen zwei felsigen Vorsprüngen in das Land einschneidet. Links von der Einfahrt auf dem westlichen der beiden Felsvorsprünge liegt das Kastell und die alte Türkenstadt. Der Hauptteil der Stadt zieht sich jedoch in einem Tale, das von dem Hintergrunde der Bucht ausgeht, landeinwärts. Die Bucht ist völlig versandet, in ihrem rückwärtigen Teile ist die Wassertiefe fast durchwegs unter einem Meter und selbst an der Mündung zwischen den beiden Felsvorsprüngen beträgt sie nur zwischen drei und vier Metern. Die Cloydschiffe ankern daher außerhalb des Hafens, Ruderbarken bringen wie in Medua Ladung und Fahrgäste vom und zum Schiffe. Weit nachteiliger als die geringe Tiefe, die man durch Baggerung leicht vergrößern könnte, ist jedoch der Umstand, daß der Hafen gegen den gefährlichsten Wind der Adria, den Sirokko, völlig ungeschützt ist. Mit ungebrochener Wucht stürmen

dann die langen schwarzen Wellen in die Bucht hinein, weit an dem flachen Ufer hinaufbrandend. Aus diesem Grunde wird die Bucht auch von kleineren Schiffen, denen sie genügend Raum bieten würde, gemieden. Die Dulcignoten selbst lassen ihre Segelbarken in Medua oder Durazzo überwintern, wo sie weit besser geschützte Ankerplätze finden. Auch das Ankern der Dampfer vor der Bucht und der Verkehr mit dem Ufer ist bei Sirokko unmöglich. Die Dampfer legen in diesem Falle statt vor Dulcigno in Val di Noce an, einer etwa $3\frac{1}{2}$ Seemeilen nordwestlich von Dulcigno gelegenen nach Südosten in das Land einspringenden Bucht, die vermöge ihrer Lage gegen Sirokko Schutz bietet. Bei Bora ist es umgekehrt; sie macht die Bucht von Val di Noce unzugänglich, während Dulcigno gegen ihren Anprall vollkommen gedeckt ist. Die ungünstigen Hafenverhältnisse haben es auch verhindert, daß der Bojana-verkehr Dulcigno als Zwischenstation nahm, obwohl es als eine ziemlich bedeutende städtische Ansiedlung auf den Handel eine viel größere Anziehungskraft üben mußte und zur Bojana-Mündung näher gelegen ist als Medua. Auch die Landverbindung nach Skutari ist von Dulcigno schlechter als von Medua; denn die Straße, die von Dulcigno nach Šinjerkj und Belaj führt, ist zur größeren Hälfte ein elender Reitsteig, der eine Reihe karstiger Hügel übersetzt und größenteils durch ein Kaldma allerschlimmster Art gebildet wird. Von Belaj nach Oboti und Skutari soll allerdings eine halbwegs brauchbare Straße führen. Die montenegrinische Regierung plant den Bau einer Straße von Dulcigno nach Šinjerkj einerseits und nach Val di Noce anderseits, um die beiden Häfen für den Skutariner Verkehr brauchbar zu machen. Ein Stück der Strecke Dulcigno—Šinjerkj ist bereits hergestellt. Eine zweite, ebenfalls gut instandgehaltene Fahrstraße führt von Dulcigno parallel der Küste bis Šenkol an die Bojana-Mündung. Größere Hafenbauten sind weder in Dulcigno noch in Val di Noce projektiert. Sie scheinen in Dulcigno durch die Natur der

Sache ausgeschlossen zu sein. In Val di Noce wären sie wohl durchführbar, doch insoferne nutzlos, als dieser Hafen sich zum Ausgangspunkt einer Eisenbahn nach dem montenegrinischen Ufer des Skutari-Sees ohne Berührung türkischen Gebietes ebenso wenig wie Dulcigno eignen dürfte.

Bessere Aussichten hätte das von italienischer Seite aufgestellte Projekt einer Verwertung des südöstlich von Dulcigno gelegenen Hafens von Milena. Dieser Hafen ist die völlig versandete Mündung des Abflusses des Zogaisko Blato. Er erstreckt sich in der charakteristischen langgestreckten Form eines Flußhafens etwa drei Kilometer weit ins Innere und wäre durch entsprechende Baggerungsarbeiten in einen gesicherten Hafen umzuwandeln. Das italienische Projekt geht noch weiter. Es will den Hafen Milena mit Benützung des Zogaisko Blato und seines Abflusses durch einen Kanal mit der Bojana bei Šinjerki verbinden und auf diese Weise die Hindernisse umgehen, die sich im unteren Laufe der Bojana und durch die Schwierigkeit der Einfahrt in ihre Mündung für den Verkehr ergeben. Dieses Projekt ist vielleicht nicht die billigste, jedenfalls aber die einzige einen Erfolg verbürgende Lösung des Problems der Bojana-Regulierung. Sie würde dem Flusse eine zweite Mündung mit völlig gefahrloser Einfahrt und einem gesicherten Hafen schaffen und geeignete Anlagen bei der Abzweigung des Kanals aus der Bojana in Šinjerki könnten ein Eindringen des Flußgerölles in das Kanalbett ausschließen. Ernsthaft wurde jedoch auch dieses Projekt von montenegrinischer Seite bis jetzt nicht behandelt, denn es käme ausschließlich dem Skutariner Handel zugute, während man in Cetinje das Hauptgewicht auf die Ablenkung des süd-montenegrinischen Handels von Skutari und deshalb auf eine Eisenbahnverbindung von der montenegrinischen Küste in das Innere legt; da nun eine solche von Dulcigno und den in seiner unmittelbaren Nähe gelegenen Hafenplätzen nicht leicht möglich schien, wendete man sein Augenmerk ausschließlich dem Hafen von Antivari zu.

Die Reede von Antivari bildet den südlichen Teil der Einbuchtung, die zwischen der Spitze Crni Rad im Norden und der Landzunge Volovica im Süden in das Land einschneidet. Die Spitze Ratac mit den Ruinen eines Benediktinerklosters, das von türkischen Kriegsschiffen aus einem Mißverständnisse in Trümmer geschossen wurde, weil man die Salutschüsse der loyalen Mönche für eine feindliche Handlung hielt, trennt die Reede von der Bucht von Spizza. Ursprünglich erstreckte sich die Bai von Antivari weit landeinwärts bis an die Hänge der Rumija. Die Stadt, die ihr den Namen gegeben hat, liegt auch noch an den Berghängen jenseits der Ebene, welche durch die Anschwemmungen des Meeres und der von den Bergen herunterkommenden Gießbäche gebildet wurde und heute breit hingelagert den ganzen Hintergrund der Bucht mit ihren flachen Ufern umsäumt. Die Landspitze von Volovica gewährt der Reede fast vollkommenen Schutz gegen den Sirokko. Offen ist sie jedoch gegen den allerdings selten auftretenden Ponente und auch gegen die Bora, die gewaltsam von den Berghöhen in Norden niederstürzt. Schon bei verhältnismäßig schwacher Bora müssen die Ruderbarken, die in Ermangelung eines Molo oder einer Riva für das Anlegen größerer Dampfer den Verkehr zwischen den Schiffen und dem Ufer vermitteln, längs der Küste ein ganzes Stück nach Norden fahren, um den Wind statt von der Seite mehr in den Rücken zu bekommen. Bei starker Bora werden die Operationen auf der Reede überhaupt unmöglich. Die Versandung des inneren Winkels der Bucht zwingt die Dampfer weiter draußen, wenn auch immer noch unter dem Schutze der Volovica, zu ankern. Der Ankergrund soll nicht sehr gut sein, wenn auch besser als in der nördlich gelegenen Bucht von Spizza, die durchwegs Sandgrund hat. Die Versandung der Reede von Antivari wird dadurch hervorgerufen, daß mehrere Gießbäche mit starker Geröllführung sich in sie ergießen. Wie sie vor Zeifen den ganzen inneren Teil der Bucht ausgefüllt

und die heutige Küste geschaffen haben, so schieben sie auch jetzt noch durch ihre Ablagerung die Grenze des Festlandes immer weiter vor. Der wichtigste von ihnen ist der Rikavac, der sich an der Wurzel der Landspitze Volovica in die Bai ergießt und gerade diesen zur Anlage eines Hafens am meisten geeigneten Teil der Reede am stärksten mit der Versandung bedroht. Sein unregelmäßiger Lauf, der sich in seinem unteren Teile längs der Küste nach Norden krümmt, ehe er den Ausweg in das Meer findet, war außerdem eine stete Ursache häufiger Überschwemmungen und verwandelte den an die Volovica angrenzenden Teil der Küstenebene in ein Sumpfland, das im Sommer eine Brutstätte des Fiebers war. Der freundliche Hafenort Pristan, der unter der montenegrinischen Herrschaft am Abhänge der Volovica entstanden ist, wurde dadurch im Sommer fast unbewohnbar.

Die montenegrinischen Bestrebungen, die Reede von Antivari in einen gesicherten Hafen zu verwandeln und zum Ausgangspunkt einer Bahn in das Innere zu machen, nahmen erst festere Gestalt an, als italienisches Kapital sich für Montenegro zu interessieren begann. Den Anfang machte die Finanzierung des montenegrinischen Tabakmonopols durch eine italienische Gesellschaft. Das Tabakmonopol wurde in Montenegro mit fürstlicher Entschlieöung vom 18./31. Mai 1903, eingeführt und an die Società cointeressata de monopole dei tabacchi in Montenegro, eine italienische Gesellschaft, die ihren Sitz in Venedig hatte, verpachtet. Das Geschäft wurde angeblich durch den Ingenieur Ante Deskovich, einen österreichischen Untertan, vermittelt. Das Monopol erstreckt sich nicht nur auf die Herstellung und den Verkauf von Tabakfabrikaten im Inlande, sondern auch auf den Tabakexport. Die Tabakbauern sind daher verpflichtet, die ganze Ernte an die Gesellschaft abzuliefern. Die Einlöösungspreise werden zwischen ihnen und der Gesellschaft vereinbart; kommt kein Einvernehmen zustande,

so entscheidet darüber ein Regierungskommissär. Ein Zehntel des Einlöschungspreises bekommen die Bauern als Vorschuß, sobald sich die Ernte beurteilen läßt, zwei Zehntel werden während der Ernte und Trocknung des Tabaks bezahlt, der Rest nach Einlieferung des fertigen Produkts. Vom Monopolgewinn aus dem Verkauf von Tabakfabrikaten im Inlande gehen zunächst 5 Prozent zur Deckung von Regiespesen ab, 15 Prozent erhält die Gesellschaft als Gewinnanteil, 80 Prozent fallen dem Staate zu. Der Gewinn aus dem Tabakexport gehört ungeteilt der Gesellschaft, daher ist auch die Tabakausfuhr für sie das Hauptgeschäft. Die besseren Sorten montenegrinischen Tabaks werden ins Ausland verkauft, für den inländischen Konsum führt die Gesellschaft billigen Tabak aus der Türkei, Bessarabien und Rußland ein. Naturgemäß erregt dieses Vorgehen bei der Bevölkerung ziemliche Unzufriedenheit. Während man früher billig und gut rauchte, raucht man jetzt teuer und schlecht. Auch die Tabakbauern klagen über zu niedrige Einlöschungspreise. Die Italiener haben sich mit der Tabakgesellschaft im Lande nicht gerade beliebt gemacht,

Die Fabrik der Gesellschaft befindet sich in Podgorica, in demselben Orte hat sie auch ein Einlöschungsmagazin errichtet, ein zweites, das zugleich als Exportlager dient, wurde in Pristan gebaut. Vorschüsse, welche die Monopolgesellschaft dem Staate erteilte, ermöglichten den Bau einer Kunststraße über den 844 Meter hohen Sattel des Sutorman, der zwischen der Vršuta (1183 Meter) und der Kosa (1160 Meter) über den Rücken des Rumija-Gebirges nach Virbazar am Skutari-See führt. Die überaus schwierige Fortsetzung dieser Straße nach Rieka zum Anschluß an den schon seit langer Zeit bestehenden Straßenzug Cetinje—Podgorica ist heuer vollendet worden. Als Grund für das Interesse, das die Tabakgesellschaft dem Bau dieser Straße entgegenbringt, wird die Erleichterung des Tabaktransportes aus dem Innern nach Pristan zum Zwecke der Ausfuhr angeführt.

Fast gleichzeitig mit der Monopolgesellschaft wurde in Venedig das *Sindacato Italo-Montenegrin* gegründet, an dessen Spitze Conte Foscari stand und an dem der italienische Deputierte Paganini und der Ingenieur Giuseppe Volpi als Hauptbeteiligte teilnahmen. Das Syndikat bezweckte die Durchführung einer ganzen Reihe von Projekten zur wirtschaftlichen Erschließung Montenegros. Das wichtigste davon ist der Bau einer Hafenanlage in Antivari und einer Bahn von Pristan ins Innere, welche die Ausbeutung verschiedener Erzlager und Waldungen ermöglichen und durch diese rentabel gemacht werden soll.

Für den Hafenbau wurden verschiedene Projekte ausgearbeitet. Das erste stammte von der Firma Marusič in Fiume. Es veranschlagte die Kosten des Hafenbaues mit ungefähr sechs Millionen Kronen. Nicht viel billiger war ein zweites von einem italienischen Ingenieur ausgearbeitetes Projekt. Da diese Summen nicht aufzubringen waren, beschied man sich schließlich damit, einen Hafenbau in bescheidenem Umfang mit Beschränkung auf die allernotwendigsten Arbeiten durchzuführen. Die Pläne dafür lieferte der Bauunternehmer Segulich in Spalato. Danach soll ungefähr von der Mitte der Landspitze Voloviha aus ein 400 Meter langer Molo in das Meer hinausgebaut werden. Daran schließt sich landeinwärts im rechten Winkel eine 60 Meter lange Riva. Im innersten Winkel der Bucht soll nahezu parallel zum Molo eine zweite 150 Meter lange und an der breitesten Stelle 60 Meter breite Riva in das Meer vorgebaut werden. Der Wildbach Rikavac wird in der Weise reguliert, daß seine letzte Windung durch einen Durchstich abgebaut und sein Wasser durch zwei Leitdämme von mehr als 200 Meter Länge in das Meer hinausgeführt wird, um die Ablagerung von Schotter im Hafen zu verhüten. Der Molo würde den Hafen gegen den Ponente, dem er bisher vollständig preisgegeben war, schützen; da er gleichzeitig genau in der Richtung der Bora

gebaut ist, würden die Landungsoperationen auch bei mäßiger Bora möglich sein. Gegen starke Bora würde der Hafen allerdings keinen Schutz bieten. Die Kosten des Hafenbaues nach dem Projekte Seguich sind mit 2,105.000 Kronen veranschlagt.

Die Bahn sollte nach dem ursprünglichen Projekte als schmalspurige Deceauville-Bahn über den Sufarman nach Virbazar am Skutari-See geführt werden.*) Von Virbazar gelangt man schon heute mittels des Dampfschiffes in zwei Stunden nach Plavica am nördlichen Ufer des Skutarisees, von wo eine Wagenfahrt von 20 Kilometer auf ziemlich gut erhaltener Straße nach Padgorica führt. Außerdem schafft die im Bau befindliche Straße nach Rieka eine Landverbindung nach Cetinje einerseits und nach Padgorica anderseits. Durch den Bahnbau, der die Verbindung zwischen Antivari und Virbazar abkürzt und die beschwerliche Fahrt über den Sufarman erspart, müßten dem Hafen Antivari zum Schaden Skutari alle montenegrinischen Frachten zufallen und auch Cattara würde für den Verkehr nach Cetinje seine Konkurrenz verspüren. Es ist sogar nicht ausgeschlossen, daß die nach Skutari bestimmten Güter dann den Weg über Antivari der ungewissen Schifffahrt auf der Bojana vorziehen würden. Der Bahnbau von Antivari an das Ufer des Skutari-Sees besitzt daher für Montenegro eine große wirtschaftliche und politische Bedeutung. Diese würde im Falle seiner weiteren Fortsetzung nach außerordentlich gesteigert werden. Diese Fortsetzung soll zunächst, den Skutari-See im Norden umgehend, Vir-

*) Sie sollte eine Art Schlepp- oder Straßenbahn werden und die Pafzhöhe durch Spitzkehren ohne Tunnelbauten überwinden. Die Anlagekosten wurden auf 2·2 Millionen Francs veranschlagt. Da jedoch die Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn eine sehr beschränkte gewesen wäre, wurde ein zweites Projekt einer Schmalspurbahn (von der Firma Stern & Haferl) ausgearbeitet, das den Sufarman mit einem Tunnel von 3700 m Länge durchbricht. Die Kosten der Ausführung dieses Projektes betragen angeblich 8 Millionen Kronen.

bazar mit Podgorica verbinden. Hier würde sie sich teilen. Eine Zweiglinie ist durch das fruchtbare Tal der Ceta über Spuž und Danilovgrad nach Niksić geplant; eine zweite würde von Podgorica nach Norden gehen und zunächst bis Bioče dem Tale der Morača folgen. Hier würde sie in das Tal der Mala Rieka, eines Nebenflusses der Morača, übergehen, und im Quellgebiete dieses Flusses die 1200 Meter hohe Wasserscheide zur Tara übersteigen. Das Tal der Tara entlang würde sie weiter nordwärts gegen Kolašin führen und sich dann wahrscheinlich im Tale der Drčka nach Osten wenden, um nach Überwindung einer zweiten Wasserscheide von 1500 Meter Höhe in ein Seitental des Lim zu gelangen und bei Trepča, nächst der türkisch-montenegrinischen Grenze am Lim zu endigen. Die Bahn ist als Holzbahn gedacht und soll die Ausbeutung der Wälder im Gebiete des Kom ermöglichen. Über den Wert dieser Waldungen sind die Ansichten allerdings sehr geteilt. Die vorhandenen Nachrichten stimmen zwar darin überein, daß im nordöstlichen Montenegro ziemlich ausgedehnte Wälder zu finden seien, doch wird von manchen Seiten behauptet, daß sie zum weitaus größten Teile aus Buchen bestehen, deren wenig wertvolles Holz den Bau der Bahn kaum lohnen würde. Ob Nadel- oder Eichenwaldungen größeren Umfanges in dieser Gegend vorhanden sind, ist aus den vorhandenen Nachrichten nicht mit Sicherheit festzustellen.

Die Bestände müßten reich und die Bringungsverhältnisse günstig sein, wenn der Holzexport den außerordentlich schwierigen und kostspieligen Bahnbau durch die Schluchten der Morača und Tara und über zwei Wasserscheiden von 1200 und 1500 Meter Höhe hinweg lohnen soll. Andere Quellen der Ausfuhr oder selbst nur größere Ansiedlungen, die als Verbrauchsplätze in Betracht kommen würden, sind in der ganzen Gegend nördlich von Podgorica nicht zu finden.

Unter solchen Umständen liegt die Vermutung nahe, daß Hauptbedeutung und Hauptzweck des Bahnbaues auf einem ganz

anderen Gebiete zu suchen sind, als auf dem des lokalen Verkehrs. Die Bahn endigt in dem oberen, montenegrinischen Teile des Limaltes. Durch das untere, türkisch gebliebene Limaltal läuft die Trasse der Eisenbahnlinie, welche in der Zukunft das bosnische Eisenbahnnetz mit Mitrovica, dem Endpunkt der orientalischen Bahnen, verbinden soll. Sie verläßt es erst bei Biočka an der Mündung der Lešnica, um dem Tale dieses Baches folgend, den 1303 Meter hohen Sattel von Rožaj zu erklimmen und jenseits in das Tal des Ibar hinabzusteigen, in welchem sie sodann bis Mitrovica bleibt. Zwischen Biočka und Trepča liegen im Tale des Lim rund 18—20 Kilometer. Bei der Kürze dieser Strecke ist es außer Zweifel, daß die Herstellung eines Eisenbahnanschlusses sich auf die Dauer nicht vermeiden läßt, so bald erst beide Linien gebaut sind. Die Sandschakbahn, deren Bau Österreich zum Schutze seiner handelspolitischen Interessen auf dem westlichen Balkan anstrebt, würde auf diese Weise — vorausgesetzt, daß man nicht die allerdings weit kostspieligere und schwierigere Linie über Sienica und Novibazar wählt — das Mittel zur Herstellung einer Transversalverbindung aus dem Innern der Balkanhalbinsel nach einem nichtösterreichischen Adriahafen werden, welche Serbien die handelspolitische Unabhängigkeit von Österreich, Italien eine Abkürzung des Weges nach Altserbien und Mazedonien und eine Verstärkung seines politischen Einflusses in dessen Gebieten bringen soll und von beiden Staaten seit langem eifrig gesucht wird.

Erst die Herstellung dieses Zusammenhanges läßt die italienisch-montenegrinischen Eisenbahn- und Hafenbauprojekte in ihrer wahren Bedeutung erkennen. Es handelt sich bei ihnen nicht nur um die Pflege lokaler Verkehrsinteressen und um die wirtschaftliche Beherrschung des Skutariner Beckens, sondern darüber hinausgehend um die Ausdehnung der kommerziellen und politischen Einflußsphäre Italiens von der Adria bis in das Herz von Mazedonien.

Die technischen Schwierigkeiten, die sich diesem Bahnbau entgegenstellen, sind allerdings ganz außerordentliche. Schon die nördliche Umgehung des Skutari-Sees ist bei den teils gebirgigen, teils sumpfigen Charakter des Landes keine leichte Aufgabe. Jenseits von Podgorica führt die Bahn dann durch wildes, unwegsames Gebirgsland in schluchtartigen Tälern und über Wasserscheiden bis zu 1500 Meter, wo die Natur dem Bau und dem Betriebe einer Bahn gleich große Hindernisse in den Weg stellt. Insbesondere an den Bau einer normalspurigen Bahn kann hier kaum gedacht werden. Da außerdem die Rentabilität mehr als fraglich erscheint, dürfte der Bau dieser Bahn wohl noch längere Zeit über das Stadium vager Projekte nicht hinauskommen. Übrigens hat man schon auf der Strecke Antivari—Virbazar, deren Ausführung zunächst allein in Aussicht genommen ist, mit ernstesten Hindernissen zu kämpfen. Die Übersetzung des Sutorman erwies sich bei näherem Studium als außerordentlich schwierig und ohne einen kostspieligen Tunnelbau undurchführbar. Man versuchte nunmehr eine Umgehung der Rumijakette im Süden. Die neue Trasse sollte von Pristan über Dobrawoda, Pečurica und Kamečki most nach Leskovce und von hier am linken Ufer des Megjurec-Baches vier Kilometer auf türkischem Gebiet über Kalimed nach Megjurec führen, dann einen Sattel von 600 Meter überschreiten und weiterhin über Dragovići, Brisku und Livari nach Donji Murići am Skutari-See gelangen. Die Durchführung dieses Projektes scheiterte jedoch daran, daß die türkische Regierung die Zustimmung trotz des von italienischer Seite geübten Druckes verweigerte, da sie mit Recht in der Bahn eine Bedrohung Skutaris sah. Die Vermeidung türkischen Gebietes war zwar möglich, wenn man am rechten Ufer des Megjurec-Baches blieb, doch scheint hier die Bodengestaltung Hindernisse zu bereiten, die nicht weniger schwierige und kostspielige Bauten erforderlich machen, als die Übersetzung des

Sutorman. So war die Bahnfrage im Sommer 1905 auf einem toten Punkte angelangt.

Für die Hafenbauten in Antivari hatte am 22. März 1905 die feierliche Grundsteinlegung in Gegenwart des Fürsten Nikola von Montenegro stattgefunden. Zunächst wurde jedoch nur die Regulierung des Rikavabaches in Angriff genommen und bis auf die Herstellung der beiden Leitdämme während des Sommers 1905 auch durchgeführt. Die Wirkungen dieser Regulierungsarbeiten auf die Hafenverhältnisse waren nicht die günstigsten. Denn da der Bach nunmehr schnurgerade in das Meer hinausmündet, wird das Geschiebe, das er mit sich bringt, durch die Bora gerade nach dem Landungsplatze und in die Gegend des künftigen Hafens getrieben. Die Versandung hat infolgedessen hier derart zugenommen, daß im Oktober 1905 Kohle nicht mehr unmittelbar am Ufer ausgeladen werden konnte, weil die Ruderbarken, die sie vom Dampfer ans Land bringen sollten, mit voller Ladung nicht über die Bank wegkommen konnten. Die Kohlen mußten von Leuten, die durch das Wasser waten, in Körben an das Land geschafft werden. Ob der Bau des geplanten Leitwerkes diesem Übelstande abhelfen wird, ist ziemlich zweifelhaft; soweit sich die Verhältnisse bis jetzt beurteilen lassen, wird er nur bewirken, daß das Geschiebe weiter ins Meer hinausgetragen wird. Die Lage der Mündung gegen den Wind und infolgedessen wahrscheinlich auch die Wirkung der Bora bleibt dieselbe.

Die Durchführung weiterer Hafenbauarbeiten unterblieb, weil das Syndikat vor Sicherstellung des Bahnbaues sich darauf nicht einlassen wollte; zu ihrer Durchführung in staatlicher Regie fehlten die Mittel. Nicht einmal die Zahlung der mit 10.000 Kronen vereinbarten Kosten der Wildbach-Regulierung erfolgte ohne Anstand. Der Bauunternehmer Segulich bekam nur eine Abschlagszahlung von 4000 Kronen, mit dem Rest wurde er vertröstet und erhielt als Entschädigung den Bau

100	100
200	200

einer Kirche in Antivari. Finanzielle Schwierigkeiten scheinen auch dazu geführt zu haben, daß Conte Foscari sich von dem Unternehmen zurückzog und das Syndikat aufgelöst wurde. An seine Stelle trat eine neue Gesellschaft unter dem Namen *Syndacato per il porto e ferrovia di Antivari*, gleichfalls mit dem Sitze in Venedig. Die meisten Teilhaber des alten Syndikates waren wieder daran beteiligt, an der Spitze standen Giuseppe Volpi und Paganini. Die Finanzfrage wurde durch Beteiligung der Banca Commerciale in Mailand gelöst. Die neue Gesellschaft, welche sich als Zweck die kommerzielle und industrielle Erschließung von Montenegro und Albanien setzte, sandte im Herbst 1905 die Herren Volpi und Paganini als Vertreter nach Montenegro, um über den weiteren Vorgang zu unterhandeln. Über das Ergebnis der Verhandlungen ist nichts bekannt.

Von österreichischer Seite suchte man den Bestrebungen des Syndikates dadurch entgegenzuarbeiten, daß man verschiedene Gegenprojekte aufstellte, welche die erwünschte Bahnverbindung nach Virbazar und dem Inneren Montenegros von einem österreichischen Hafen statt von Antivari ausgehen lassen wollen. Ein Projekt will gleichzeitig den Anschluß der künftigen montenegrinischen Bahn an das Netz der dalmatinischen Bahnen herbeiführen. Zu diesem Zweck soll eine Eisenbahnlinie von Teodo an der Bocche di Cattaro nach Budua und Spizza gebaut und von hier nach Virbazar weitergeführt werden. Die Übersetzung der Bocche und die Verbindung mit der süddalmatinischen Eisenbahn soll durch ein Trajektschiff zwischen Zelenika und Teodo erfolgen. Dieser Plan legt das Hauptgewicht auf die Verbindung mit der Bocche, wodurch Hafenbauten in den weiter südlich gelegenen dalmatinischen Küstenplätzen überflüssig würden. Teodo würde dann der Hafen von Süd-Montenegro und Skutari, so wie heute Cattaro jener von Cetinje ist. Gleichzeitig würde der Bau dieser Bahn eine auch aus militärischen Gründen wertvolle Ver-

bindung mit den südlichsten Teilen dalmatinischen Gebietes schaffen, die gegenwärtig völlig isoliert sind. Denn die fahrbare Straße, die von Cattaro nach Süden führt, endet zwei Kilometer unterhalb Buduas; die einzige Verbindung mit den weiter südlich gelegenen Orten Castelastua und Spizza bildet ein allerdings gut erhaltener Reitweg. Antivari würde durch die Ausführung dieses Projektes vollständig aus dem Verkehr ausgeschaltet werden. Es besteht daher begreiflicherweise auch keine besondere Aussicht, daß Montenegro dieser Lösung zustimmen wird.

Mehr Rücksicht auf die montenegrinischen Wünsche nimmt ein zweites Projekt, das in jüngster Zeit aufgestellt wurde. Nach diesem Projekt soll die neue Bahn, von Pristan ausgehend, längs des Meeres zunächst nach Sutomore an der Bucht von Spizza führen und von hier über Parpanj zu dem 600 m hohen Prosekapassa ansteigen, den sie in der Höhe von 417 m mittels eines 1200 m langen Tunnels durchsetzen würde, um jenseits über Donje Selo und durch das Tal der Crmnica nach Virbazar zu gelangen. Die 40 km lange Linie würde ungefähr zur Hälfte auf österreichischem und zur Hälfte auf montenegrinischem Gebiete laufen. Die Kosten ihres Baues würden einschließlich des rollenden Materials etwa 4.6 Millionen Kronen betragen. Gegenüber der Linie über den Sutorman besitzt sie den Vorteil geringerer Kostspieligkeit, da sie ohne größere Tunnelbauten ausführbar ist, während bei der Wahl der Strecke über den mehr als 100 Meter höheren Sutorman ein Tunnel notwendig ist, dessen Herstellung nach dem Urteil von Sachleuten allein mehr kosten würde, als der ganze Bahnbau über Spizza. Die wirtschaftlichen Vorteile für Antivari wären die gleichen wie beim Bahnbau über den Sutorman. Allerdings würde bei Ausführung des österreichischen Projektes auch Spizza an den Vorteilen der Bahn teilnehmen, namentlich wenn man sich dazu entschließen sollte, den Hafen von Spizza auszubauen. Die natürlichen Bedingungen für einen Hafenbau in Spizza sind allerdings nicht die günstigsten. Der

Ankergrund ist hier noch schlechter als in Antioari. Gegen die Bora ist die Bucht von Spizza zwar besser geschützt, dagegen ist sie für den Sirokko und Ponente vollständig offen. Mit welcher Wucht die Sirokkowogen hineinschlagen, zeigt am besten die wiederholte Zerstörung des aus massiven Steinblöcken gebauten Boot-Molos von Sutomore. Ein entsprechender Schutz gegen den Sirokko wäre nur mit sehr großen Kosten möglich. Leichter als bei Sutomore wäre er an der Südseite der Bucht beim Vorgebirge von Rafac zu erzielen, doch wäre der Hafen hier wieder gegen den Maestro offen. Infolge dieser ungünstigen Verhältnisse tritt in Spizza häufiger als in Antioari der Fall ein, daß die Lloydsschiffe, die wöchentlich einmal Spizza berühren, die Bucht wieder verlassen müssen, ohne Ladung löschen oder einnehmen zu können. Die für Spizza bestimmten Waren werden dann in Budua bis zur nächsten Woche zurückgelassen. Es muß sogar zweifelhaft erscheinen, ob Spizza überhaupt in einen brauchbaren Hafen umgewandelt werden kann. Jedenfalls ist Antioari für die Schifffahrt weit günstiger gelegen.

Nichtsdestoweniger ist die Furcht vor der Konkurrenz des Spizzaner Hafens zweifellos einer der Gründe, welche die montenegrinische Regierung davon abhielten, auf den österreichischen Vorschlag einzugehen. Weit schwerer wiegt für sie noch das Bedenken, daß bei der Führung der Bahn über Spizza Österreich einen maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung der Tarife gewänne. Wird die Bahn durchwegs auf montenegrinischem Gebiet geführt, so besteht kein Hindernis, mit einer italienischen Schiffahrtsgesellschaft einen kombinierten Bahn-Schiffstarif zu vereinbaren, der der italienischen Einfuhr eine Vorzugsstellung verschafft, ohne daß dagegen von österreichischer Seite eine Einwendung erhoben werden könnte. Dies wird unmöglich, wenn die Hälfte der Bahnstrecke auf österreichischem Gebiete läuft und als österreichische Staatsbahn gebaut wird. Endlich mögen auch noch militärische Gründe für die ablehnende Haltung maßgebend sein. In jedem

Falle geht die Abneigung gegen das österreichische Projekt darauf zurück, daß man sich die Freiheit wahren will, die Bahn sei es auf wirtschaftlichem, sei es auf militärischem Gebiete, gegen Österreich auszunützen. Würden solche Hintergedanken nicht bestehen, so müßte man sich in Montenegro für den österreichischen Vorschlag entscheiden, denn von rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus bietet er eine Reihe wichtiger Vorteile. Vor allem stellt sich der Bahnbau über Spizza bedeutend billiger als über den Sutorman. Auch von diesen niedrigeren Baukosten erspart jedoch Montenegro noch ungefähr die Hälfte, da die auf österreichischem Gebiete liegende Strecke doch offenbar als österreichische Staatsbahn gebaut werden würde. Die zu erwartende Frachtmenge dürfte für beide Linien annähernd die gleiche sein. Man rechnet in Montenegro vornehmlich auf die Gewinnung der Frachten für Podgorica, Virbazar und Rieka, die bis jetzt den Weg über Skutari einschlagen. Diese ergeben nach den oben mitgeteilten Zusammenstellungen eine Frachtmenge von rund 40—60.000 Meterzentner im Werte von 2—3 Millionen Kronen in der Einfuhr und von 4—5000 Meterzentner im Werte von ungefähr 350.000 Kronen in der Ausfuhr. Außerdem hofft man auf einen lebhaften Holzexport aus Nord-Montenegro. Man glaubt, das Holz aus dem Gebiete des Kom auf der Morača und ihren Nebenflüssen bis nach Plavnica treffen zu können, dort würde es entweder zu Flößen gebunden oder auf Schiffe verladen werden, um über den See nach Virbazar und dann mit der Bahn nach Pristan zu gehen. Ob sich diese Erwartungen verwirklichen werden, muß allerdings dahingestellt bleiben, da weder das Vorhandensein nutzbarer Holzbestände am Kom, noch auch die Eignung der Morača und ihrer Nebenflüsse für das Triften des Holzes sichergestellt ist. Endlich kämen für die Eisenbahn noch die Eisen- und Manganerzlager in Betracht, die am Nordabhange des Gebirges bei Cimljani und Sozina vorhanden sein sollen. Die Orte, die die Bahn berührt, sind durchwegs von geringer

Bedeutung. Pristan ist ein erst im Entstehen begriffener Ort, der durch eine einzige Häuserzeile an der Nordküste der Volovica gebildet wird; das landeinwärts gelegene Antivari, eine zur Hälfte in Ruinen liegende, verfallende Stadt. Sutomore an der Bucht von Spizza ist gleichfalls ein unbedeutender Flecken, in welchem die Militärbaracken für die Unterbringung der kleinen Garnison die Mehrzahl der Häuser bilden. Möglicherweise gewinnt es an Bedeutung, wenn das in seiner unmittelbaren Nähe gelegene Quecksilberbergwerk von Hainehai größere Ausdehnung gewinnen sollte. Es steht im Besitze der Firma Gebrüder A. H. Elias in Wien und wird mit einer Belegschaft von 22 Arbeitern, die unter einem Obersteiger stehen, betrieben.

Virbazar endlich ist ein kleiner Flecken, der nur als Markt für die Dörfer und Gehöfte der Umgebung einige Bedeutung besitzt.

Die italienisch-montenegrinischen Bestrebungen lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß ihr Ziel in erster Linie nicht die wirtschaftliche Hebung des Landes durch die Herstellung eines neuen Verkehrsweges unter möglichst günstigen Bedingungen ist, sondern der Bau einer Eisenbahnlinie, die in ihrer ganzen Länge auf montenegrinischem Gebiet verlaufend dem österreichischen Einfluß völlig entrückt ist und jederzeit einem feindseligen Vorgehen gegen Österreich dienstbar gemacht werden kann. Außerdem soll diese Linie, wenn möglich, das erste Glied einer Transversalverbindung von einem nicht österreichischen Adria-Hafen nach dem Innern der Halbinsel bilden. Vor der Verwirklichung dieses Planes baut sich allerdings noch ein Hindernis auf. Nach Artikel 29 des Berliner Vertrages muß nämlich Montenegro mit Österreich-Ungarn über das Recht, durch die damals neu erworbenen Gebiete eine Straße und eine Eisenbahn zu erbauen und zu erhalten, eine Vereinbarung treffen. Diese Vereinbarung ist bis jetzt nicht zustande gekommen. Österreich hat es daher noch in der Hand, durch seinen Ein-

spruch auf Grund des Berliner Vertrages den Bau einer Linie zu hindern, die ihm nicht genehm ist. Ob man nicht mit der Gefahr rechnen muß, daß man den Bau einer solchen Linie auch gegen den Einspruch Österreichs versuchen und es auf die gewaltsame Durchsetzung seiner Rechte ankommen lassen wird, ist eine andere Frage. Auch von diesem Gesichtspunkte aus würde es sich empfehlen, dem Bau der Eisenbahn Medua—Skutari durch österreichisches Kapital rechtzeitig zu sichern. Ist diese Konkurrenzlinie einmal gebaut, so kann von einer Rentabilität der Sutorman-Bahn, die außerdem noch mit schwierigen Betriebsverhältnissen zu kämpfen haben wird, nicht mehr die Rede sein. Obwohl die Strecke von Medua nach Skutari etwas länger ist, als die Verbindung von Pristan nach Muriči oder Virbazar, würde sich der Transport auf ihr doch voraussichtlich billiger stellen, da sie durchwegs in der Ebene verläuft und infolgedessen die Kosten der Anlage und des Betriebes niedriger sein würden, als auf der montenegrinischen Gebirgsbahn. Es würden ihr daher nicht nur die Frachten für Skutari vollständig zufallen, sondern sie würde der montenegrinischen Linie auch für den Verkehr nach Süd-Montenegro eine starke Konkurrenz bereiten, namentlich wenn man entsprechende Tarife erstellt. Auch ist der Verkehr zu klein, um zwei miteinander konkurrierende Linien zu alimentieren. Sofern wirtschaftliche Gesichtspunkte in Betracht kommen, wird sich daher nach dem Bau einer Eisenbahn Medua—Skutari kaum das Kapital für einen Bahnbau von Pristan nach Virbazar finden. Es wäre ein reines Geschenk an Montenegro und es ist zweifelhaft, ob selbst eine Feindseligkeit gegen Österreich den Italienern ein solches Millionen-geschenk wert ist.

VII. Die Italienische Schifffahrt nach der Ostküste der Adria

Hand in Hand mit den Versuchen Italiens, seinen wirtschaftlichen und politischen Einfluß in Montenegro und Albanien zu erhöhen, gehen die Bestrebungen zur Hebung seiner Schifffahrt auf der Adria.

Das Schifffahrtsgesetz vom 22. April 1893, Nr. 195, hatte der italienischen Regierung die Ermächtigung zum Abschluß von Post- und Schifffahrtsverträgen mit einer Reihe von Gesellschaften erteilt. Über den Schifffahrtsdienst zwischen beiden Küsten des Adriatischen Meeres war bereits das Jahr vorher mit der Schifffahrtsgesellschaft „Puglia“ ein Vorvertrag abgeschlossen worden, der auf Grund des Gesetzes durch königliches Dekret vom 29. Oktober 1893, Nr. 592, seine endgiltige Genehmigung erhielt. Der hienach von der „Puglia“ auszuführende Dienst umfaßte:

A) eine jede zweite Woche auszuführende Rundreise Venedig—Triest (24 Meilen) —Zara (45 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Ancona (29 Meilen) —Tremi (42 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Bari (29 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Brindisi (20 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Valona (24 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Durazzo (19 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Medua (11 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Antivari (11 Meilen) —Brindisi (34 Meilen) —Bari (20 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Tremi (29 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Ancona (42 $\frac{1}{2}$ Meilen) —Zara (29 Meilen) —Venedig (51 Meilen);

B) eine zweiwöchentliche Linie Ancona—Zara.

Für die erste dieser beiden Linien erhielt die „Puglia“ eine jährliche Subvention von 210.000 Lire, für die zweite eine solche von 26.000 Lire, was in beiden Fällen rund 17 Lire für eine durchfahrene ital. Meile (gleich 3 Seemeilen) ausmachte.

Die Regierung behielt sich jedoch vor, im Einvernehmen mit der Gesellschaft die Linie A unter gleichzeitiger Auflösung der Linie B zu einer wöchentlichen zu gestalten, in welchem Falle die Subvention auf 315.000 Lire (rund 13 Lire für die

Leghe) erhöht werden sollte. Ferner wahrte sie sich das Recht, das Itinerär und im Verhältnis der dadurch hervorgerufenen Mehr- oder Minderleistung auch die Subvention zu ändern. Für die Fahrten wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde festgesetzt und die Einstellung zweier Dampfer mit einem Mindesttonnagehalte von 400 Registertonnen für die Linie A, eines Dampfers mit einem Mindesttonnagehalte von 200 Registertonnen für die Linie B vorgeschrieben. Ferner wurde die Gesellschaft zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet, zur Leistung von Postdiensten zwischen auswärtigen Häfen für Rechnung eines fremden Staates dagegen an die Zustimmung der Regierung gebunden. Für die Beförderung von Personen und Waren wurden im Vertrage Maximaltarife festgesetzt, in deren Rahmen sich die von der Gesellschaft aufgestellten Tarife bewegen sollten. Außerdem wurden sie der Prüfung durch eine Kommission unterworfen, die aus je einem Delegierten des Ministeriums für Post und Telegraphen, des Handelsministeriums, des Finanzministeriums und der Gesellschaft zusammengesetzt sein sollte. Diese Kommission sollte auch die Güterklassifikation festsetzen.

Für Parlamentsmitglieder, Beamte, Offiziere etc. wurden Fahrpreisermäßigungen vorgesehen. Interessant ist, daß die Gesellschaft verpflichtet wurde, bei jeder Reise aus dem Auslande nach Italien und umgekehrt einen italienischen Missionär oder eine barmherzige Schwester, ebenso wie behufs Ableistung der Militärdienstpflicht nach Italien berufene Einheimische unentgeltlich zu befördern. Für den Fall der Nichteinhaltung der Vertragsbestimmungen, namentlich für Verspätungen, die nicht durch höhere Gewalt hervorgerufen sind, wurden Geldstrafen vorgesehen. Die Geltung des Vertrages begann im Jahre 1893 und dauert bis 30. Juni 1908. Von da an gilt sie als von Jahr zu Jahr verlängert, wenn nicht sechs Monate vorher eine Kündigung erfolgt.

Der Maximaltarif für die Warenbeförderung enthielt folgende Sätze:

Zurückgelegte Meilen (Leghe)	Fracht für Werksendungen für je 1000 Lire	Fracht für 100 Kilo- gramm Waren der				Fracht für ein Stück	
		I. Kategori	II. Kategori	III. Kategori	IV. Kategori	großes Vieh	kleines Vieh
Für eine zurückgelegte Strecke bis einschließ- lich 20 Leghe . . .	1.06	255	191	148	127	1275	255
über 20—40 Leghe .	1.27	361	276	212	148	1700	340
„ 40—60 „ .	1.48	489	361	276	170	2125	425
„ 60—80 „ .	1.70	552	446	340	191	2550	510
„ 80—100 „ .	1.91	722	531	404	234	2975	595
„ 100 Leghe . . .	2.12	850	616	467	255	3400	680

Durch eine Reihe späterer Vereinbarungen wurden die Fahrverpflichtungen der Gesellschaft unter gleichzeitiger Erhöhung der Subvention bedeutend vermehrt.

Zunächst wurde die 14tägige Linie Ancona—Zara durch Übereinkommen vom 3. Dezember 1898 bis nach Bari verlängert und zwar unter Berührung der Häfen Spalato, Ragusa, Cattaro und Risano, ferner wurde gleichzeitig eine neue zweiwöchentliche Linie zwischen Brindisi und Prevesa mit Berührung von Santi Quaranta geschaffen und für diese Mehrleistung der Gesellschaft eine neue Subvention von 115.000 Lire bewilligt.

Ein Zusatz-Übereinkommen vom 2. Februar 1901 wandelte den Dienst der Linie A (Venedig—Brindisi mit Berührung der albanischen und dalmatinischen Häfen) in einen wöchentlichen um und erhöhte gemäß den Bestimmungen des Hauptübereinkommens dafür die Subvention der Gesellschaft um 105.000 Lire, während gleichzeitig die Linie Ancona—Zara und die dafür ausgeworfene Subvention von 26.000 Lire eingestellt wurde. Die im Zusatzübereinkommen vom 3. Dezember 1898 festgesetzte Verlängerung dieser Linie nach Bari mit Berührung der dalmatinischen Häfen blieb jedoch aufrecht, ebenso wie die dafür bewilligte Subvention, sodaß an Stelle der früheren Linie Ancona—Zara jetzt eine Linie Ancona—Dalmatien—Bari trat.

Ein weiteres Zusatzübereinkommen vom gleichen Tage verpflichtete die „Puglia“ einen wöchentlichen Schiffsfahrtsdienst zwischen San Giovanni di Medua und Oboti an der Bojana einzurichten und zu diesem Zweck einen besonderen, für die Flußschiffahrt geeigneten Dampfer mit einer Geschwindigkeit von mindestens acht Meilen und einem Mindesttonnengehalte von 30 Registertonnen einzustellen, wofür ihr eine besondere Subvention von 18.000 Lire jährlich gewährt wurde.

Durch diese Änderungen des Vertrages war statt der früheren 14tägigen eine wöchentliche Verbindung Italiens mit den albanischen Häfen mit einer Anschlußlinie von Medua nach Oboti geschaffen worden. Schon im folgenden Jahre ging man daran, diese Verbindung zu verdoppeln. Die von Venedig ausgehende Rundlinie nach den Häfen beider Küsten entsprach wegen ihrer langen Fahrtdauer nicht allen Bedürfnissen des Verkehrs. Man richtete daher eine neue, gleichfalls wöchentliche Linie ein, die direkt von Brindisi nach Durazzo und Medua lief, sodaß nunmehr eine wöchentlich zweimalige Verbindung Italiens mit Oberalbanien bestand und schuf durch Verdoppelung der Fahrten von Medua nach Oboti für jedes italienische Schiff, das Medua berührte, einen Anschluß in der Richtung gegen Skutari. Für

die neue Linie erhielt die Gesellschaft eine Subvention von 50.960 Lire, für die Verdoppelung der Fahrten auf der Bojana eine solche von 1200 Lire jährlich zu ihren bisherigen Subventionen.

Durch diese schrittweise Ausdehnung der subventionierten Fahrten hatte sich Italien außer der wöchentlichen Rundlinie, welche die wichtigsten Häfen beider Küsten des Adriatischen Meeres untereinander verband, eine zweite wöchentliche Linie nach Ober-Albanien, ferner zwei 14tägige Linien, eine dalmatinische und eine südalanische geschaffen und eine eigene Bojana-Schiffahrt eingerichtet. Die jährliche Gesamtsbvention für diesen Schiffsahrtsdienst betrug 500.160 Lire, die Länge der von der Puglia dafür zurückgelegten Fahrten 40.211 Leghe, so daß auf eine Leghe 12.44 Lire an Subvention entfielen.

Das mit diesen Aufwendungen verfolgte Ziel wurde jedoch, wie es scheint, nicht im gewünschten Maße erreicht. In den Jahren 1902 und 1903 gestaltete sich der Verkehr auf den subventionierten Linien der „Puglia“ folgendermaßen:

	1902			1903		
	Tonnen Waren	Stück Vieh	beförderte Personen	Tonnen Waren	Stück Vieh	beförderte Personen
a) Rundlinie Venedig— Albanien—Brindisi .	38180			38824		
b) Dalmatinische Linie Ancona — Dalmatien —Bari	5314	4153	777	7508	5130	1286
c) Südalanische Linie Brindisi—Epirus . .	13000	693	1507	17000	30	2093

Das plötzlich erwachte Interesse für den Verkehr nach der Ostküste der Adria entsprang auch keinem wirtschaftlichen Bedürfnisse. Der Handel Italiens nach diesen Gebieten war schwach. Er mußte in Dalmatien schon wegen der Zollschranken hinter dem österreichischen zurückstehen und auch in Montenegro und Albanien, wo er mit ihm auf gleichem Fuß in Wettbewerb trat, reichte er nicht entfernt an ihn heran. Die Folge davon war, daß die von Venedig ausgehende Rundlinie, die Triest berührte, mehr vom österreichischen als vom italienischen Handel benützt wurde. Da sie außerdem zur Vollendung ihrer ganzen Rundreise wegen der zahlreichen Zwischenhäfen, die sie zu besuchen hatte, 15 Tage brauchte, zog selbst der italienische Handel im allgemeinen die schnelleren Lloydlinien vor. Aus demselben Grunde war die Rundlinie für die Postbeförderung nicht brauchbar. Als die Anforderungen der Post infolge der Errichtung italienischer Postämter in Skutari, Durazzo und Janina stiegen, richtete man, um ihnen nachzukommen, den direkten Verkehr Brindisi—Medua ein. Für den Handel blieb diese Linie jedoch vollkommen wertlos, weil Süditalien wenig Industrie besitzt, an Naturprodukten ungefähr dasselbe hervorbringt wie Albanien und die norditalienische Industrie es vorzog, ihre Waren in Triest oder Venedig zu verfrachten, statt sie den teuren Bahnweg bis Brindisi zurücklegen zu lassen und sie dann erst mit der „Puglia“ zu verschiffen. Auch die südalbanische Linie liefert keine zufriedenstellenden Ergebnisse. Als 14tägige Verbindung entsprach sie weder den Anforderungen des Postdienstes, noch auch konnte sie den Linien des Lloyd, die eine häufigere und schnellere Verfrachtungsgelegenheit boten, Konkurrenz machen.

Über Verlangen der Regierung verwandelte daher die „Puglia“ vom Februar 1902 an den südalbanischen Dienst, vorläufig ohne Subvention, in einen wöchentlichen, 1904 erklärte sie jedoch bereits, daß sie ihn ohne eine entsprechende Subvention nicht aufrechterhalten könne. Auch bei der dalmatini-

schen Linie der „Puglia“ hielt man eine Vermehrung der Fahrten für eine Vorbedingung besseren Ertrages, die Durchführung dieser Maßregel war aber hier noch mehr als in Albanien an die Beihilfe des Staates geknüpft. Die Regierung schloß daher am 7. Februar 1904 ein neues Übereinkommen mit der „Puglia“, das ihren adriatischen Dienst planmäßig und unter Verwertung der gewonnenen Erfahrungen in folgender Weise regelte:

A) Eine wöchentliche Rundlinie Venedig, Ancona, Tremiti, Viesti (nur bei der Hinfahrt), Bari, Antivari, S. Giovanni di Medua, Durazzo, Brindisi und umgekehrt mit einem jährlichen Durchlauf von 22.952·8 Leghe wobei die Gesellschaft berechtigt ist, die Linie, wenn erforderlich, bis Triest zu verlängern (nord-albanische Linie);

B) eine wöchentliche Linie Ancona, Zara, Spalato, Ragusa oder Gravosa, Cattaro, Risano, Antivari, Bari und zurück mit einem jährlichen Durchlauf von 17.024·8 Leghe, wobei es der Gesellschaft freisteht, die Linie einerseits bis Triest oder Fiume und anderseits bis Brindisi unter Berührung der apulischen Häfen zu verlängern (dalmatinische Linie);

C) eine wöchentliche Linie Brindisi, Valona, Santi Quaranta, Korfu, Parga, Santa Maura, Prevesa, Salahora und umgekehrt mit einem jährlichen Durchlauf von 7792·2 Leghe (süd-albanische Linie);

D) eine wöchentlich zweimalige Linie Medua—Oboti oder Skutari und zurück auf der Bojana mit einem jährlichem Durchlauf von 2329·6 Leghe (Bojana-Linie).

Der Grundgedanke der Vertragserneuerung war, an Stelle der alten, von Venedig ausgehenden Rundlinie, welche den dalmatinischen und albanischen Dienst gleichzeitig versah, eine beschleunigte Linie treten zu lassen, die, von Venedig ausgehend, alle bedeutenderen Häfen der italienischen Ostküste mit Antivari, Medua und Durazzo verbindet. Dafür wurde die frühere wöchentliche Linie Brindisi—Medua vollständig aufgelassen, dagegen

die dalmatinische Linie zu einer wöchentlichen ausgestaltet. Bei der südalbanischen Linie wurde die von der Gesellschaft bereits früher vorgenommene Verdoppelung der Fahrten in den Vertrag übernommen. Der Bojana-Dienst blieb unverändert, wurde jedoch von der Verpflichtung zur Postbeförderung und von der Bindung seiner Fahrten an bestimmte Tage befreit, sodaß der hier stationierte Dampfer nur mehr gehalten ist, 104 Fahrten im Jahre, gleichviel in welcher Reihenfolge, zu machen, daher seinen Verkehr ganz den Schiffsahrtsverhältnissen auf der Bojana und den Bedürfnissen der Warenbeförderung anpassen kann.

Für die Linien A und B wurden als Mindestgeschwindigkeit 10 Meilen, für die Linie C 9 Meilen, für die Linie D 8 Meilen in der Stunde vorgeschrieben. In Oboti und Medua verpflichtete sich die Gesellschaft, die notwendigen Lichterschiffe für die Aufnahme und Lagerung der Waren beizustellen. Außerdem wurde noch eine Reihe von minderwichtigen Bestimmungen des Vertrages, meist im Sinne einer Verschärfung, geändert. Die Gegenleistung der Regierung bildete eine Erhöhung der Subvention auf 630.000 Lire, was gegenüber dem Gesamtdurchlauf von 50.086·4 Leghe auch eine kleine Erhöhung des durch die früheren Zusatzübereinkommen auf 12·44 Lire herabgeminderten durchschnittlichen Betrages für eine Leghe auf 12·58 Lire (ungefähr 4·20 Lire für die Seemeile) bedeutete.

Seither wurde die Linie C bis Triest verlängert, wobei der Hinfahrt von Triest Medua und Bari, auf der Rückfahrt Bari und Venedig angelaufen werden.

Außerst interessant sind die Ausführungen, mit denen der Bericht des Budget-Ausschusses der italienischen Kammer den Vertrag zur Annahme empfiehlt. Während die Regierung in ihrem Motivenberichte sich auf eine rein sachliche Begründung des neuen Übereinkommens auf Grund der gemachten Erfahrungen beschränkt, spricht sich der Budget-Ausschuß mit ziemlicher Offenheit über die politischen Ziele aus, die mit der Förderung

der italienischen Schifffahrt nach der Ostküste der Adria verfolgt werden.

Als Zweck des Vertrages wird es gleich im Eingang des Berichtes bezeichnet, „einen wirtschaftlichen Faktor der von Italien eingeleiteten Politik zu ergänzen, welches, ohne seine internationalen Beziehungen zu stören, das Bestreben an den Tag legt, sich einen Weg nach jenen Gegenden der Levante zu bahnen, welche vordem bereits Emporien der kommerziellen und industriellen Tätigkeit des römischen Kaiserreiches sowie der Republik Venedig gewesen sind“. Sodann wird ausgeführt, daß das Problem des italienischen Seeverkehres mit der Ostküste des Adriatischen Meeres und mit der Levante „die Zukunft der Hebung des italienischen Handels und des politischen Übergewichtes Italiens in den Balkanländern und in der Levante in sich berge“. Unter Berufung auf eine Schrift des Abgeordneten Di San Giuliano, der seither, wenn auch nur während einer kurzen Spanne Zeit, die auswärtigen Angelegenheiten des Königreiches geleitet hat, wird es als notwendig bezeichnet, „daß der Verkehr zwischen Albanien einerseits, Salonich, Konstantinopel und Batum anderseits durch Schiffe italienischer Flagge und nicht durch solche österreichischer Flagge sich entfalte“.

„Das neue Italien“, heißt es weiter, „muß durch alle möglichen moralischen und materiellen Mittel die Entwicklung der Handelsbeziehungen mit den Gegenden der Ostküste des Adriatischen Meeres fördern und sie womöglich auf die Levante ausdehnen, indem es so mit tiefer Einsicht die Geschichte seiner Zukunft mit seinen glorreichen Traditionen verknüpft, auf daß es wieder heiße:

Vide Nettuno sull' adriatico seno

Starsi Vinegia e a tutto il mar por freno.

Venedig muß der Hauptstapelplatz der Industrieartikel von Nord-Italien werden, welche in ausgedehnterem Maße und in besserer Weise als die Bodenprodukte des Südens, da solche

größtenteils jenen von Albanien und Montenegro ähnlich sind, lebhaft Wechselbeziehungen zu schaffen geeignet sind . . . Der Lloyd und die Ragusea unterhält einen zweimal wöchentlichen Dienst mit Albanien und diesen Dienst sollte eigentlich Italien besorgen, wenn es nicht etwa will, daß Venedig von Triest niedergerungen wird und daß die italienische Flagge jede Hoffnung auf Erlangung der Vorherrschaft in Albanien aufgebe, dessen Schicksal von den tatsächlichen wirtschaftlichen und moralischen Interessen abhängen wird, welche jede Macht dort festzulegen verstanden haben wird.“

Man kann die Aufgabe, die das „neue Italien“ in Albanien sich stellt und die wir dort zu erfüllen haben, nicht klarer kennzeichnen als mit diesem Satz. Dabei gibt derselbe Bericht zu, daß die tatsächlichen wirtschaftlichen Interessen Italiens an der Ostküste der Adria im Vergleiche zu denen Österreichs geringfügig sind. Mit Bedauern konstatiert er, daß im Jahre 1901 von 3948 Meterzentnern durch die Dampfer der „Puglia“ in den nordalbanischen Häfen geladener Waren nur 713 Meterzentner italienischer Herkunft waren und daß bei einer Gesamteinfuhr von 1,085.159 Lire auf Österreich 604.900 Lire und auf das nähergelegene Italien 102.675 Lire entfielen.

Von den dalmatinischen Linien wird gesagt, daß das Bestreben, „die Verbindung zwischen Italien und Dalmatien enger zu gestalten, den Wünschen und dem mit Nachdruck geltend gemachten Verlangen des italienischen Gesandten in Montenegro entspreche, und zwar umsomehr, als der Hafen von Spalato immer mehr an Bedeutung gewinnt, da derselbe der Stapelplatz eines Teiles von Bosnien ist“.

Mit einer Deutlichkeit, die nichts zu wünschen übrig läßt, wird hier in dem offiziellen Berichte eines parlamentarischen Ausschusses der Wille und die Absicht ausgesprochen, Österreich aus seiner politischen und kommerziellen Stellung im Orient gänzlich zu verdrängen, man bezeichnet es als den historischen

Beruf Italiens, hier die Erbschaft des alten Rom und der Republik Venedig anzutreten und kaum hält man es für notwendig, die Tatsache zu verhehlen, daß man auch Dalmatien in den Länderkreis rechnet, für den Italien das Recht der Vorherrschaft wie etwas Selbstverständliches beansprucht.

VIII. Österreichische und ungarische Schifffahrt nach Montenegro und Albanien.

Der Schiffverkehr zwischen der Monarchie und den albanischen Häfen liegt fast ausschließlich in den Händen des Österreichischen Lloyd. Eine seiner vertragsmäßigen Linien — die dalmatinisch-albanische — ist im besonderen für die Pflege dieses Verkehrs bestimmt. Sie berührt allwöchentlich alle montenegrinischen und albanischen Küstenplätze bis Korfu. Ihr Wert wird allerdings durch die lange Fahrtdauer beeinträchtigt, denn sie dient auch dem dalmatinischen Lokalverkehr und berührt infolgedessen auf der Hin- und Rückreise eine größere Zahl dalmatinischer Häfen, so daß die Lloydoffiziere sie scherzhaft als Omnibus-Linie bezeichnen. Auch beträgt die vertragsmäßig vorgeschriebene Geschwindigkeit nur acht Seemeilen, weshalb die Gesellschaft auf dieser Linie zumeist ältere Schiffe verwendet, die oft Mühe haben, selbst diese Geschwindigkeit einzuhalten. Fahrplanmäßig treffen die Schiffe der Dalmato-Albanese erst am siebenten Tage nach der Abfahrt von Triest in Antivari, Dulcigno und Medua ein, am achten Tage erreichen sie Durazzo und Valona, am neunten Santi Quaranta und Korfu. Die Rückfahrt von Korfu nach Triest nimmt sieben Tage in Anspruch, so daß zur Vollendung einer Reise 16 Tage erforderlich sind. Eine bedeutende Verbesserung erfährt jedoch der albanische Dienst des Lloyd dadurch, daß auch seine levantinischen Linien dazu herangezogen werden. Vor allem ist hier die wöchentliche Eillinie Triest—Konstantinopel zu nennen. Sie läuft

Santi Quaranta und Korfu an, erreicht den ersten dieser beiden Häfen 24 Stunden, den zweiten 30 Stunden nach ihrer Abfahrt von Triest und hat in Korfu unmittelbaren Anschluß an eine Zweiglinie, die von diesem Hafen ausgehend, allwöchentlich eine Rundfahrt nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa unternimmt. Durch ihre Vermittlung ist eine ziemlich rasche und gute Verbindung mit Südalbanien geschaffen worden.

Die beiden griechisch-orientalischen Linien des Lloyd berühren in der Adria nur Korfu. Da sie auf der Ausreise einen Tag vor der Eillinie daselbst eintreffen, können sie gleichfalls zu Sendungen nach Süd-Albanien benützt werden, die mit der Zweiglinie Korfu—Prevesa weitergehen. Ebenso gewährt die zweiwöchentliche Warenlinie Triest—Alexandrien, die auf der Ausreise gleichfalls Korfu anläuft, die Möglichkeit von Verschiffungen für Südalbanien. Von den beiden in zweiwöchentlichen Zwischenräumen verkehrenden und miteinander abwechselnden thessalischen Linien des Lloyd berührt die eine auf der Hinfahrt Durazzo, Valona und Santi Quaranta, auf der Rückfahrt Valona (im Winter bis zum Jahre 1905 auch Durazzo), die andere legt in diesen drei Häfen und in Korfu auf der Hin- und Rückreise und außerdem auch noch in Medua auf der Rückreise an. Endlich landet die beschleunigte thessalische Linie, die allerdings nur im Winter verkehrt, auf der Ausreise in Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta, auf der Heimreise in Valona. Die Fahrtdauer beträgt bei der thessalischen Linie B, die die langsamste ist, vier Tage bis Medua, Durazzo und Valona, fünf Tage bis Korfu. Bei den übrigen Linien ist sie um einen Tag kürzer. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt einen vollständigen Überblick über die Lloydverbindungen nach Albanien sowie über die damit konkurrierenden Linien der Puglia.

Wie sich hieraus ergibt, sind die Verbindungen nach Albanien im allgemeinen zahlreicher und besser wie jene von

Albanien nach Triest, da die Dampfer der thessalischen Linien des Lloyd die albanischen Häfen zum Teil nur auf der Ausreise berühren. Es mag dies damit zusammenhängen, daß sie auf der Rückfahrt häufig vollgeladen kommen und infolgedessen das Anlegen auch keinen besonderen Sinn hat. Im letzten Jahre ist dieser Zustand noch dadurch verschärft worden, daß die Dampfer der thessalischen Linie A, welche früher im Winter auch auf der Rückfahrt immer Durazzo berührten, diesen Hafen das ganze Jahr hindurch nur mehr auf der Hinfahrt anliefen. Der Export aus diesem Hafen ist daher ausschließlich auf die Dalmato-Albanese und die thessalische Linie B angewiesen. Dabei ist die Benützung der thessalischen Linie dadurch beschränkt, daß ihre Ladung von Salonich her häufig aus Tabak besteht, mit dem die wichtigsten Exportartikel von Durazzo, rohe Häute und Öl, nicht in derselben Abteilung des Schiffsraumes zusammengeladen werden können, weil eine Beschädigung des Tabaks, sei es durch Lecken der Ölfässer, sei es durch das Annehmen des üblen Geruches der Häute zu fürchten ist. Da gleichzeitig auch die Zweiglinie Korfu—Prevesa wegen der Ausbesserungsbedürftigkeit des Dampfers, der sie versah, vorübergehend eingestellt und ihr Dienst von der dalmatinisch-albanischen übernommen werden mußte, kamen auch die Dampfer dieser Linie häufig vollgeladen nach Durazzo, so daß große Transporte von Öl und Häuten wochenlang lagern blieben, ehe sie befördert werden konnten. Solche Verkehrsstörungen kommen naturgemäß den konkurrierenden Linien der Puglia zustatten, die sich beeilt hat, durch die Verlängerung ihrer epirotischen Linie bis Triest und Venedig daraus Kapital zu schlagen. Handelspolitisch ist die Vernachlässigung der albanischen Ausfuhrinteressen nicht unbedenklich. Bei der gegenwärtigen Organisation des albanischen Handels hängen Ein- und Ausfuhr eng zusammen, die Richtung der einen ist bestimmend für jene der andern. Heute geht noch der weitaus größte Teil

Linien	Antioari		Medua		Durazzo		Valona		
	H	R	H	R	H	R	H	R	
I. Lloydverbindungen mit Triest Winter 1905									
Dalmato—Albanese	a	Mo.	Sa.	Mo.	Sa.	Di.	Sa.	Di.	St.
	b	7	5	7	5	8	5	8	6
Ägäinlinie Triest—Konstantinopel	a	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—	—	—
Korfu—Prevesa	a	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechisch - orientalische Linie A	a	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechisch - orientalische Linie B	a	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—	—	—
Triest—Alexandrien Warenlinie	a	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—	—	—
Thessalische Linie A	a	—	—	—	—	2. Sa.	—	2. So.	2. So.
	b	—	—	—	—	3	—	4	3
Thessalische Linie B	a	—	—	—	2. Do.	2. So.	2. Do.	2. So.	2. Mi.
	b	—	—	—	4	4	4	4	5
Beschleunigte thessalische Linie	a	—	—	2. Do.	—	2. Do.	—	2. St.	—
	b	—	—	3	—	5	—	4	—
Zahl der Verbindungen im Monat		4	4	6	6	10	6	10	8
II. Puglifahrten Winter 1905									
A. Venedig—Albanien—Brindisi	a	Sa.	Mi.	Sa.	Mi.	So.	Di.	So.	Di.
	b	4	5	4	5	5	6	5	6
B. Bari—Antioari—Dalmatien—Ancona—Triest	a	Di.	St.	.	.	.	.	.	.
	b	2	2	.	.	.	.	.	.
C. Venezianisch-epirische Linie	a	Mi	—	—	—	—	—	St.	Di.
	b	2						5	5
Zahl der Verbindung. mit Italien im Monat		12	8	4	4	4	4	8	8

a: Häufigkeit der Fahrt und Ankunftstag bei der Rückfahrt Abfahrts-
b: Fahrtdauer von, auf der Rückfahrt nach Triest (bei der Puglia-

Santi Quaranta		Korfu		Sajada		Parga		Santa Maura		Prevesa	
H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R
Mi. 9	Do. 7	Mi. 9	Da. 7	.	.	.	.	.	.	.	.
Do. 3	Mi. 3	Do. 3	Mi. 3	.	.	.	.	.	.	.	.
—	—	—	—	Sa. 5	Di. 4	Sa. 5	Di. 4	Sa. 5	Di. 4	Sa. 5	Di. 4
—	—	2. Mi. 4	2. Da. 4	.	.	.	.	.	.	.	.
—	—	2. Mi. 4	2. Da. 4	.	.	.	.	.	.	.	.
—	—	2. Mo. 4	—	.	.	.	.	.	.	.	.
2. So. 4	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Ma. 5	2. Di. 6	2. Ma. 5	2. Di. 6	.	.	.	.	.	.	.	.
2. St. 4	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.
14	10	16	14	4	4	4	4	4	4	4	4
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
St. 5	Ma. 6	St. 5	Ma. 6	—	—	Sa. 6	Sa. 6	Sa. 6	Sa. 6	Sa. 6	Sa. 7
4	4	4	4	.	.	4	4	4	4	4	4

tag z. B. Ma. = jeden Montag, 2. Mo. = jeden zweiten Montag.
 Linie A Venedig) in Tagen.

der Ausfuhr albanischer Landesprodukte nach Triest. Mangelndes Entgegenkommen gegenüber den Bedürfnissen dieses Verkehrs könnte bewirken, daß er allmählich nach Italien abgedrängt wird. Die Folge davon wäre nicht nur eine Stärkung der italienischen Schifffahrtslinien, sondern auch eine Förderung der Handelsbeziehungen mit Italien, die sich wie in der Ausfuhr, bald auch in der Einfuhr bemerkbar machen würde.

Im Vergleiche zu den Linien der Puglia weisen jene des Lloyd scheinbar weitaus häufigere und größtenteils auch günstigere Verbindungen auf; in Wirklichkeit verringert sich jedoch dieser Vorteil bedeutend dadurch, daß die Linie A der Puglia, die den Verkehr nach Nord- und Mittelalbanien besorgt, in Venedig beginnt und in Brindisi endet, so daß die Hinfahrt von Venedig für Brindisi zugleich die Rückfahrt ist und umgekehrt. Jede Fahrt dieser Linie verbindet daher Albanien mit Italien in doppelter Richtung und muß infolgedessen eigentlich als Verbindung doppelt gezählt werden.

Ein unzweifelhafter Vorteil für den Lloyd ist dagegen sein größeres Alter und Ansehen. Während die Puglia nur kleine und nach dazu ziemlich schlechte Dampfer eingestellt hat, verkehren auf den levantinischen Linien des Lloyd schon große Schiffe von moderner Ausstattung, was seine Wirkung auf die Bevölkerung nicht verfehlt. Man bringt dem Lloyd höheres Vertrauen entgegen und zieht ihn bei gleichen Bedingungen im allgemeinen vor.

Auch der konservative Charakter des Orientalen, sein Haß an dem Hergebrachten und Gewohnten wirkt dabei mit. Daher wäre es zweifellos ein Fehler, anlässlich der Neuregelung der dalmatinischen Schifffahrt Albanien aus dem Verkehrsgebiete des Lloyd vollständig auszuschalten. Man würde damit auf einen der wichtigsten Vorteile verzichten, die man im Konkurrenzkampfe vor der Puglia voraus hat. Äußerstenfalls mag die dalmatinisch-albanische Linie an die neue Gesellschaft übergehen, die zur Besorgung des dalmatinischen Dienstes ins Leben gerufen werden

soll. Auch in diesem Falle wird es sich jedoch empfehlen, sie nach außen hin in engstem Zusammenhange mit dem Lloyd auftreten zu lassen. Die Lloyd-Agenten in den albanischen Häfen mußten zugleich auch die Geschäfte der dalmatinischen Gesellschaft auf ihren albanischen Linien besorgen, was übrigens umso leichter durchführbar wäre, als Verkehr und Tarife ohnehin wahrscheinlich einheitlich geregelt werden würden. Daneben mußten jedoch die Dampfer der levantinischen Linien des Lloyd nach wie vor die albanischen Häfen anlaufen, schon um das Prestige der österreichischen Schifffahrt und ihre Überlegenheit gegenüber der italienischen auch äußerlich zu behaupten.

Die Subvention des Lloyd beträgt für die Eillinien Triest—Konstantinopel, für die eine Mindestgeschwindigkeit von zehn Seemeilen in der Stunde vorgeschrieben ist, 4.80 K, für die beiden griechisch-orientalischen Linien, deren Geschwindigkeit mindestens neun Knoten betragen muß, 3.60 K, für die übrigen Linien endlich 2.90 K auf die Seemeile.

Um einen Vergleich mit den Aufwendungen herzustellen, die Italien für seine Adria-Schifffahrt macht, ist es notwendig, den aus der Subventionierung der verschiedenen Lloydlinien sich ergebenden Gesamtaufwand und den durchschnittlichen Subventionsbetrag für eine Seemeile zu berechnen.

Der Versuch einer solchen Berechnung begegnet jedoch einiger Schwierigkeit, weil nur zwei Lloydlinien — die dalmatinisch-albanesische und die Zweiglinie Korfu—Prevesa — ausschließlich dem Verkehr nach Albanien dienen, während alle anderen die albanischen Häfen nur als Zwischenstationen auf der Fahrt nach der Levante berühren. Da diese Linien die albanischen Gewässer auch durchschneiden mußten, wenn sie in den Häfen dieser Küste nicht anlegen würden, kann die auf den adriatischen Anteil der Levantiner Linien entfallende Subvention keineswegs in ihrem vollen Betrage als eine dem Verkehre mit Albanien gewährte Unterstützung in Rechnung gestellt werden. Daher werden in

der nachfolgenden Übersicht des Meilendurchlaufs und der Subvention der nach Albanien verkehrenden Schiffahrtslinien die levantinischen Linien gesondert behandelt. Andererseits mußten mit Rücksicht darauf, daß die dalmatinisch-albanische Linie auch dem Lokalverkehr in Dalmatien dient und das Gleiche bei den Linien der Puglia zum Teil der Fall ist, als eine dritte Gruppe die dalmatinischen Linien zum Vergleiche herangezogen werden.

Hienach sind die beiden albanischen Linien des Lloyd bei einem jährlichen Durchlauf von 72.800 Seemeilen mit 211.120 K subventioniert. Die Durchschnittssubvention für eine Seemeile macht 2.90 K oder rund $\frac{1}{4}$ des Meilengeldes der Puglia aus. Auf den dalmatinischen Linien stellt sich die Durchschnittssubvention mit Rücksicht auf das hohe Meilengeld der Eillinie Triest-Cattaro auf 3.38 K, ist also immer noch wesentlich niedriger als bei der Puglia. Der Gesamtaufwand an Subventionen für die dalmatinischen und albanischen Linien zusammen beträgt 746.182 K, also nicht viel mehr wie die im letzten Vertrag mit 630.000 Lire bemessene Subvention der Puglia, während der Jahresdurchlauf der dalmatinischen und albanischen Lloydlinien 233.116 Seemeilen, jener der Puglia nur 50.086 Leghe oder rund 150.000 Seemeilen beträgt.

Bei den levantinischen Linien des Lloyd beträgt die Gesamtsubvention 1.660.192 K oder 3.66 K für die Seemeile. Ihr Gesamtdurchlauf beträgt 453.336 Seemeilen, wovon auf die Strecke Triest—Corfu 163.908 Seemeilen kommen. Von der Gesamtsubvention entfallen auf diese adriatische Strecke, nach dem Verhältnis ihrer Länge zu jener des Gesamtdurchlaufes bei den einzelnen Linien gerechnet, 612.503 K oder 3.73 K für die Seemeile. Auch dieser Durchschnittssatz ist noch niedriger wie jener der Puglia-Subvention, ganz abgesehen davon, daß die Subventionierung der levantinischen Linien nicht mit Rücksicht auf den albanischen Verkehr erfolgte, und ihm daher nicht voll zur Last geschrieben werden darf.

Die Subventionierung der adriatischen Linien des Lloyd.

	Vertragsmäßige Geschwindigkeit in Seemeilen	Höhe der Subvention für 1 Seemeile in K	Anzahl der Reisen im Jahr	Meilendurchlauf auf einer Reise hin und zurück	Meilendurchlauf im Jahr	Subvention in Kronen
I. Dalmatinische Linien des Lloyd.						
1. Eillinie Triest-Cattara	10	4.80	52	710	36.920	177.216
2. Triest-Cattara (-Spizza)	8	2.90	52	889	46.228	134.060
3. Pola-Veglia (-Zara)	8	2.90	52	310	16.120	46.748
4. Triest-Metković A . .	8	2.90	52	553	28.756	83.292
5. Triest-Metković B . .	8	2.90	52	621	32.292	93.646
Zusammen . .		3.38			160.316	535.062
II. Albanische Linien des Lloyd.						
1. Dalmato-Albanese . .	8	2.90	52	1400	72.800	211.120
2. Karfu-Prevesa . . .						
III. Adriatischer Durchlauf der Levantiner Linien des Lloyd, gerechnet bis Karfu.						
1. Griechisch-orientalische A	9	3.60	26	1084	28.148	101.462
2. Griechisch-orientalische B	9	3.60	26	1084	28.184	101.462
3. Triest-Konstantinapel	10	4.80	52	988	51.376	246.604
4. Thessalische A . . .	8	2.90	26	1010	26.260	76.154
5. Thessalische B . . .	8	2.90	26	1154	29.904	86.821
Zusammen . .		3.73			163.908	612.503
IV. Gesamtdurchlauf d. Levantiner Linien d. Lloyd, die Albanien berühren, gerechnet bis zum Endpunkte.						
1. Griechisch-orientalische A	9	3.60	26	2536	66.456	239.230
2. Griechisch-orientalische B	9	3.60	26	2640	68.640	247.104
3. Triest-Konstantinapel	10	4.80	52	2540	132.080	633.984
4. Thessalische A . . .	8	2.90	26	3580	93.080	269.932
5. Thessalische B . . .	8	2.90	26	3580	93.080	269.932
Zusammen . .		3.66			453.336	1,660.192

Im ganzen bringt Österreich für seinen adriatischen Verkehr im Verhältnis geringere Opfer als Italien. Wenn seine Schifffahrt an der adriatischen Ostküste trotzdem noch die herrschende ist, so verdankt es dies nur dem Umstande, daß die österreichische Levanteschifffahrt notwendigerweise ihren Weg an der albanischen Küste vorbei nehmen muß und daher dem Verkehr nach ihren Häfen leicht dienstbar gemacht werden kann, während die italienischen Levantelinien entweder ihren Ausgangspunkt in Genua und Neapel nehmen, oder auf dem Wege von Venedig nach Süden die Häfen der italienischen Adriaküste berühren müssen. In beiden Fällen liegt die albanische Küste außerhalb der Fahrtrichtung.

Der Vorsprung, den unsere Schifffahrt heute noch hat, verringert sich jedoch von Jahr zu Jahr; am besten steht es noch in den mittelialbanischen Häfen Durazzo und Valona, deren Schiffsbewegung in den Jahren 1901—1904 die auf Seite 106 und 107 folgende Zusammenstellung zeigt.

Die Frachtmengen, welche der Puglia zufließen, sind zwar auch hier gewachsen, doch steht ihre Zunahme in keinem Verhältnis mit den Anstrengungen der italienischen Gesellschaft und mit der Vermehrung ihrer Fahrten.

Nach Valona kam die Puglia bis zum Jahre 1903 nur einmal wöchentlich, während der Lloyd den Hafen dreimal berührt. Die Fahrplanänderung im Jahre 1904 hat den Verkehr der Puglia vervierfacht, da nunmehr die Dampfer zweier ihrer Linien Valona auf der Hin- und Rückreise wöchentlich anlaufen. Trotzdem überschritt ihre Frachtmenge im Jahre 1904 kaum den Betrag, den sie schon 1903 erreicht hatte. Ihre Beteiligung an der Ausfuhr Valonas ist sogar zurückgegangen, namentlich wenn man das Jahr 1901 zum Vergleich mit heranzieht. Dabei sind die Hälfte bis zwei Drittel ihrer Frachten Triestiner Ursprunges oder nach Triest bestimmte Güter und man kann ruhig behaupten, daß die italienische Linie sich nur zu behaupten vermag, weil der österreichische, richtiger gesprochen der Triestiner Handel,

sie benützt und unterstützt. Die italienischen Frachten der Puglia betrugen bei der Einfuhr 411 q im Jahre 1903, 777 q im Jahre 1904, in der Ausfuhr 589 q im Jahre 1903 und 896 q im Jahre 1904. Stärker als im Warenhandel macht sich die Konkurrenz der Puglia im lokalen Personenverkehr bemerkbar, da der Lloyd ihr keine Linie entgegenstellen kann, welche gleich ihr alle albanischen Häfen von Valona bis Prevesa in einer Fahrt und in gleich kurzer Zeit berühren würde.

Außer der italienischen kam vorübergehend die Konkurrenz griechischer (Linie Magnani & Co.) und türkischer Gesellschaften (Compagnie Egée, Inhaber Kourdji & Co. in Konstantinopel) in Betracht. Die griechische Linie stellte nach kaum einjähriger Tätigkeit ihre Fahrten wieder ein. Sie hatte sich ausschließlich im Triestiner Verkehr bemerkbar gemacht. Gefährlicher schien die Linie der Egée, deren wöchentliche Fahrten nicht nur eine Verbindung mit Triest, sondern auch mit Konstantinopel und Salonich herstellten und auf diese Art den Lloyd nach doppelter Richtung hin bedrohten. Nach kaum 1½jährigem Bestande wurde jedoch auch diese Linie wieder aufgegeben und kurz darauf die Gesellschaft liquidiert. Die unverhältnismäßig große Menge der von dieser Linie im letzten Halbjahre ihres Bestehens nach Valona gebrachten Frachten erklärt sich daraus, daß einer ihrer Dampfer in der Nähe des Hafens strandete und mehr als 4000 q nach der Levante bestimmter Waren wegen Havarie an Ort und Stelle veräußert werden mußten.

Bemerkenswert ist, daß ein großer Teil der durch den Lloyd eingeführten Waren — in den Jahren 1901—1903 rund zwei Drittel, 1904 ein Drittel — nicht aus der Monarchie, sondern aus der Levante stammt: ein Beleg dafür, in welchem Grade die Versorgung Albaniens noch immer vom Konstantinopeler und Saloniker Zwischenhandel abhängig ist und wie wenig der Triestiner Handel die Gunst der geographischen Lage für sich auszunützen versteht.

Schiffverkehr in den Häfen von Durazzo und Valona 1901—1902.

	1901						1902					
	Zahl der Schiffe		Tonnengehalt		Einfuhr in q		Zahl der Schiffe		Einfuhr in q		Rusfuhr in q	
					im ganzen	von österr.-ungar. Häfen			im ganzen	von österr.-ungar. Häfen		
Durazzo:												
Lloyd-Dampfer	175	155,814	21,195	13,504	12,547	11,498	175	167,555	23,484	14,975	9,438	8,030
Puglia-Dampfer	59	34,511	4,064	?	1,754	?	104	65,827	5,827	1,870	6,035	?
Griechische Dampfer . .	.	.	.	.	.	.	16	7,808	1,723	.	1,030	?
Türkische Dampfer . .	236	190,821	25,257	?	14,291	?	298	241,949	31,000	16,845	18,000	?
Dampfer überhaupt . .	324	18,184	9,760	?	114,031	?	271	21,287	6,800	?	95,700	?
Segler	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Valona:												
Lloyd-Dampfer	151	?	9,779	3,552	11,626	6,552	171	?	9,106	3,270	25,600	9,469
Puglia-Dampfer	52	?	?	1,465	?	6,350	52	?	3,589	?	1,797	?
Griechische Dampfer . .	.	.	.	.	.	.	16	.	1,987	1,411	675	675
Türkische Dampfer . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dampfer überhaupt . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Segler	178	.	.	.	.	.	116	?	14,675	?	58,553 ¹⁾	?

¹⁾ Nach dem Konsulsbericht für das Jahr 1902 = $\frac{1}{8}$ der Triester Zufuhren des Lloyd.

Schiffverkehr in den Häfen von Durazzo und Valona 1903—1904.

	1903				1904			
	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	Einfuhr in q		Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	Einfuhr in q	
			im ganzen	von österr.-ungar. Häfen			im ganzen	von österr.-ungar. Häfen
Durazzo:								
Lloyd-Dampfer	197	190.989	23.171	13.757	209	205.030	27.500	19.037
Puglio-Dampfer	101	61.674	6.790	2.300	108	88.587	7.300	2.000
Griechische Dampfer . .	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkische Dampfer . . .	1	1.215	?	?	.	.	.	.
Dampfer überhaupt . . .	307	258.156	27.000	16.057	320	295.000	35.000	21.037
Segler	350	31.513	12.000	?	537	29.000	18.000	?
Valona:								
Lloyd-Dampfer	206	?	16.641	3.379	224	?	9.612	5.944
Puglio-Dampfer	52	?	2.098	1.411	181	?	3.630	2.168
Griechische Dampfer . .	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkische Dampfer . . .	77	?	13.851	3.012	22	?	6.622	6.235
Dampfer überhaupt . . .	345	?	32.590	?	440	?	14.864	?
Segler	193	?	7.593	?	334	12.782	6.448	?
							im ganzen	nach österr.-ungar. Häfen
							20.300	18.239
							5.000	?
							.	.
							.	.
							25.300	?
							153.000	?
							24.496	12.723
							1.725	?
							.	.
							2.934	?
							29.496	?
							57.329	?

¹⁾ Darunter 35.500 q Bitumen.

Für Durazzo hatte die Puglia bereits im Jahre 1902 durch Einrichtung der Hilfslinie von Brindisi ihre Fahrten verdoppelt. Die Wirkung war auch hier eine mäßige. Die Gesellschaft vermochte ihren Anteil an der Einfuhr nur von 4064 q im Jahre 1901 auf 7300 q im Jahre 1904 zu steigern. In der Ausfuhr ist 1902 zwar ein starkes Wachstum auf etwa das dreifache Quantum eingetreten, seither hat sich jedoch ein Rückgang vollzogen. Einen beträchtlichen Teil ihrer Frachten verdankt die italienische Gesellschaft auch hier dem Triestiner Handel; doch ist dieser Anteil im Rückgang begriffen. Daß die Gesamtsumme der Einfuhr durch italienische Dampfer trotzdem gestiegen ist, zeugt von dem Vordringen italienischer Ware in Albanien. Für die Ausfuhr von Landesprodukten bedient man sich in Durazzo mit Vorliebe des Lloyd, nicht nur aus Gewohnheit und wegen des größeren Vertrauens, das man ihm schenkt, sondern auch, weil die thessalischen Dampfer des Lloyd eine viel kürzere Fahrtdauer nach Triest haben und infolgedessen auch die Gefahr geringer ist, daß stärkere Preisschwankungen — wie sie beispielsweise bei Öl und bei Fellen häufig vorkommen — eintreten, solange die Ware noch schwimmt. Daher wird bei Bezügen aus Albanien oft die Verfrachtung mit dem Lloyd vorgeschrieben.

Ziemlich bedeutend ist im Verkehr beider Häfen auch die Segelschifffahrt. Namentlich die Ausfuhr findet grossenteils auf Seglern statt und auch an der Einfuhr sind sie in steigendem Maße beteiligt. Der Grund dieser Erscheinung liegt in der Billigkeit der Segelfracht und in dem Streben der einheimischen Kaufleute, durch Ersparnis bei der Beförderung der Waren ihren schmalen Gewinn zu vergrößern.

Der Jahresbericht des Konsulates Durazzo für 1903 enthält eine anschauliche Schilderung des Betriebes dieser Segelschifffahrt. „Die in Verwendung kommenden Schiffe“, heißt es daselbst, „sind meist Trabakel von geringer Tragfähigkeit, sodaß es nur

einer Warenmenge von 10—40 t bedarf, um eine Ladung zu kompletieren. Daher kann auch der kleinere Kaufmann einen Segler für seine Waren chartern, ohne eine übermäßige Frachtrate bezahlen zu müssen. Letztere ist auch schon deshalb sehr gering, weil die meisten Segelschiffe schon ausrangiert und in derartigem Zustande sind, daß keine Versicherungs-Gesellschaft sie zur Versicherung annimmt. Die in diesem Zustande durch die Dulcignotenschiffer um billiges Geld gekauften Schiffe brauchen dann nur einige Fahrten zu machen, um das angelegte minimale Kapital wieder hereinzubringen; die Besitzer müssen aber auf der anderen Seite die Frachtrate niedrig ansetzen, da der Verloader das Risiko auf sich nehmen muß, daß seine unversicherte Ware auf dem Transporte zugrunde geht. So kommt es, daß für manche Waren für den Transport Durazzo—Triest nur 40 h per q gezahlt werden.**)

Der Verkehr nach Süd-Albanien konzentriert sich in Korfu (vergleiche die folgende Übersicht). Hier legen alle levantinischen Linien des österreichischen Lloyd an und von hier geht die Zweiglinie nach Parga, Sajada, Sta. Maura und Prevesa aus. Direkt berühren die Levanteschiffe nur einen einzigen Hafen der südalbanischen Festlandsküste, Santi Quaranta. In diesem Hafen besitzt daher die österreichische Schifffahrt das unterschiedene Übergewicht.

*) Die Stellung der Segelschifffahrt im Durazziner Handel wird auch dadurch günstig beeinflusst, daß die Reede von Durazzo ein beliebter Winterhafen der Dulcignotenbarken ist. Sie ist im Winter oft so stark von ihnen besetzt, daß die ankommenden Dampfer nicht zu ihren Liegeplätzen gelangen können. Da die Reede gegen Weststürme, die allerdings nur selten eintreten, nicht geschützt ist, kam es wiederholt zu förmlichen Katastrophen; denn auf den Barken bleiben meist nur ein oder zwei Mann zur Bewachung zurück, so daß ein Manövrieren mit dem Schiffe unmöglich ist. Wenn der Sturm eine Barke vom Anker losreißt, wird sie rettungslos an den Strand getrieben und ist verloren. Über Umfang und Richtung der einheimischen Segelschifffahrt an der albanischen Küste, vergleiche die Ausführungen auf Seite 119.

Schiffsverkehr der südalbanischen Häfen.

	1904				1903				1902				1901			
	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt		Waren- bewegung	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt		Waren- bewegung	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt		Zahl der Schiffe	Tonnengehalt		Waren- bewegung	
		in Meter- zentner	in Stcs.			in Meter- zentner	in Stcs.			in Meter- zentner	in Stcs.		in Meter- zentner	in Stcs.		
Prevesa:																
Lloyd-Dampfer . . .	101	27,460			100	22,628			106	21,322		104	14,276			
Puglia-Dampfer . . .	103	29,014			102	27,395			96	26,282		50	11,506			
Griechische Dampfer .	593	111,600			514	78,906			524	80,364		296				
Türkische Dampfer .	2	?			24				2	2,668		2				
Dampfer überhaupt .	801	170,000			745	134,352			729	130,884		452	71,262			
Segler	377	11,112			318	7,745			150	7,218		26	877			
Sajada:																
Lloyd-Dampfer . . .	99				94											
Puglia-Dampfer . . .																
Griechische Dampfer .	73				46											
Türkische Dampfer .																
Dampfer überhaupt .	172				140											
Segler																
Santi Quaranta:																
Lloyd-Dampfer . . .	310				312											
Puglia-Dampfer . . .	103				105											
Griechische Dampfer .	79				54											
Türkische Dampfer .	24				85											
Dampfer überhaupt .	516				554											
Segler					485											
Alle drei Häfen . .		250,840	13,796			258,000	11,500			318,850	14,000		201,700	?		
Daroon mit ästerr. Flagge .		65,680	4,816			58,180	3,000			196,280	8,000		9,300	?		

Für den Personenverkehr hat dieser Hafen eine ziemlich Bedeutung; namentlich wird er von den Wanderarbeitern, die jährlich in bedeutender Zahl aus Südalbanien nach Konstantinopel und anderen Städten der Levante gehen, stark benützt, weil ihnen die hier anlegenden Linien des Lloyd die bequemste und rascheste Verbindung bieten.

Von geringerer Wichtigkeit ist er für den Handel. Gegenwärtig versorgen sich über Santi Quaranta nur Delvino und Argyrokastró, zum Teil auch Korça. Dagegen kommt Santi Quaranta für die Wareneinfuhr nach Janina, dem wichtigsten Handelsplatze Südalbanien, nur wenig in Betracht, da es 40 km weiter davon entfernt ist als Salohra oder Prevesa. Außerdem sind diese beiden Häfen mit Janina durch eine fahrbare Straße verbunden, während der Weg von Santi Quaranta nur streckenweise von Wagen benützt werden kann. In Sajada und Prevesa erscheint der Lloyd mit derselben Anzahl von Schiffen wie die Puglia. Salohra wird nur von Pugliaschiffen berührt, der Lloyd läßt diesen Hafen überhaupt nicht anlaufen. Beiden Gesellschaften sind die griechischen Dampferlinien an Zahl ihrer Schiffverbindungen nach Epirus weit überlegen. Nichtsdestoweniger war noch bis vor kurzem der Lloyd die beliebteste Linie; denn die kleinen, schlecht ausgestatteten und instandgehaltenen Dampfer der Puglia und der griechischen Linien vermochten keinen Vergleich mit dem Schiffe auszuhalten, das der Lloyd für seinen südalbanischen Dienst eingestellt hatte. Es war dies die „Bosnia“, ein größerer Küstendampfer von 540 Tonnen brutto, dessen geringer Tiefgang ihm gleichwohl die Einfahrt in die Reede von Prevesa gestattete.

Im letzten Jahre haben sich jedoch die Verhältnisse zu Ungunsten des Lloyd verändert. Die „Bosnia“ mußte nach Triest in Dock gehen. Statt nun für die Zwischenzeit ein Schiff von ähnlichem Tiefgang in Korfu einzustellen, ließ man die Dampfer der Dalmato-Albanese ihre Fahrten nach den südalbanischen

Häfen verlängern. Scheinbar war dies ein Vorteil, weil an die Stelle der Zweiglinie Korfu—Prevesa eine direkte Verbindung mit Triest trat und infolgedessen die früher notwendige Umladung in Korfu entfiel. In Wirklichkeit brachte jedoch diese Maßregel dem Lloydverkehr schweren Schaden, denn die großen Schiffe der Dalmato-Albanese mit ihrem bedeutenden Tiefgang konnten in den wichtigsten Hafen der ganzen Küste, in jenen von Prevesa, nicht mehr einfahren, sondern mußten vier Seemeilen vom Lande auf hoher See ankern. Der Verkehr mit dem Lande mußte durch Barken hergestellt werden. Der Personenverkehr hat infolge der Gefahr, mit der diese Barkenfahrt verknüpft ist, vollständig aufgehört und auch der Warenverkehr hat schwer gelitten; denn, abgesehen von den Schwierigkeiten der Ausschiffung, konnten die Dampfer bei bewegter See überhaupt nicht vor Prevesa ankern. Es kam infolgedessen häufig vor, daß die für Prevesa bestimmten Warensendungen mehrmals an diesem Hafen vorbeigeführt werden mußten, ohne ausgeladen werden zu können.

Der Umfang, den diese Mißstände erreicht hatten, wird am besten dadurch gekennzeichnet, daß im letzten Winter für Zucker in Janina zeitweise eine Preissteigerung von 40% eintrat, weil die auf dem Lloyd verschifften Zuckersendungen sich fortwährend unterwegs befanden und nie ankamen, sodaß die Vorräte äußerst knapp wurden.

Dazu kam eine außerordentliche Steigerung der Havarien. Die Waren, die in Prevesa nicht ausgeschifft werden konnten, wurden in anderen Küstenplätzen, namentlich in Santa Maura, eingelagert. Hier fehlte es mitunter, namentlich wenn unerwarteterweise größere Warenmengen untergebracht werden sollten, an Vorkehrungen für ihre Aufbewahrung, für ihren Schutz gegen Nässe u. s. w. Auch die lange Bootfahrt vor Prevesa war die Ursache vieler Warenbeschädigungen. Infolgedessen verkehrte sich die frühere Beliebtheit des Lloyd in ihr Gegenteil. Man

vermeidet es geradezu, ihn für Verfrachtungen nach Prevesa zu benützen und an seine Stelle ist die Puglia getreten. Die lange Dauer des Provisoriums hat es ihr ermöglicht, die neu gewonnenen Beziehungen zu befestigen. Denn der Lloyd hat den Dampfer „Bosnia“, nachdem seine Ausbesserung beendet war, nicht wieder im südalanischen Dienst verwendet und auch kein Ersatzschiff eingestellt, sondern den Verkehr auch weiterhin durch die dalmato-albanesische Linie besorgen lassen. Es wird außerordentlicher Anstrengungen bedürfen, den verlorenen Boden wieder zu gewinnen, auch wenn der Dienst nach Prevesa wieder in der früheren Art aufgenommen werden sollte. Es wäre daher dringend zu wünschen, daß die Beseitigung des gegenwärtigen Provisoriums möglichst bald erfolgt und gleichzeitig wäre zu erwägen, ob die Fahrten der korfiotischen Zweiglinie nicht vermehrt werden sollten, um der Puglia die Spitze zu bieten.

Eine Besserung der Verhältnisse zugunsten des österreichischen Handels dürfte allerdings eintreten, wenn die Straße von Santi Quaranta nach Janina fertiggestellt sein wird, was in ungefähr zwei Jahren zu erwarten ist; dann dürfte dieser Platz mit seinen günstigen Schiffsverbindungen, der überdies weitaus bessere Hafenverhältnisse wie Prevesa hat, einen großen Teil des Handels von Janina an sich ziehen.

Im allgemeinen scheint es, daß der Gegensatz zwischen österreichischen und italienischen Interessen in Südalbanien weniger scharf hervortritt, weil das Gebiet von Janina, das alte Epirus, schon in den Anziehungsbereich Griechenlands fällt und auch seine Küste vom offenen Meere durch die vorgelagerten, in griechischem Besitz befindlichen Inseln abgeschnitten ist. Aus diesem Grunde mag man auch dem direkten Schiffsverkehre nach diesen Plätzen geringere Aufmerksamkeit zugewendet haben als jenem mit Valona und Durazzo, die nach ihrer Lage an der Straße von Otranto den Schlüssel zur Adria bilden.

Ähnlich wie für Süd-Albanien findet auch für das Verkehrsgebiet von Skutari die direkte Ausnützung des Levanteverkehrs nicht, oder nur in beschränktem Maße statt.

Ausschlaggebend für die Stellung der einzelnen Flaggen und Gesellschaften im Skutariner Handel ist die Gestaltung des Bojana-Verkehres.

Den ersten regelmäßigen Dampferverkehr auf diesem Flusse unterhielt die Schiffahrtsgesellschaft Prini & Tartaglia in Spalato, die in den Jahren 1879 und 1880 die Dampfer „Augusta“ und „Julia“ über die Bojana und den Skutara-See verkehren ließ. Im Jahre 1881 richtete die Firma A. Manos & Co. einen Schiffsdienst bis Rieka ein, indem sie je einen Schlepper auf dem Skutarisee und auf der Bojana einstellte. Diese Schiffahrtsunternehmung fand jedoch bald darauf ihr Ende, als der kleine Dampfer, den sie zu ihren Fahrten verwendete, bei dem Versuche, die Fahrt aus der Mündung nach Medua bei schwerem Seegang zu machen, samt seinem Besitzer unterging. Später kaufte eine Vereinigung von Ragusanern den alten Dampfer „Skutari“ und ließ ihn nach Oboti verkehren. Er scheiterte nach einiger Zeit in den Stromengen des Mali Dzümtit, sein Wrack wurde stromabwärts getrieben und liegt heute noch unterhalb der Via morte bza im Flußbett. Im Jahre 1890 ließ sodann die Schiffahrtsgesellschaft Ragusea eigens für den Verkehr nach Oboti den Dampfer „Bojana“ (204 Tonnen brutto, 2·7 m größter Tiefgang, 150 Pferdekräfte) bauen, der seither diesen Dienst ununterbrochen versieht. Anfänglich verkehrte der Dampfer jede zweite Woche von Triest nach Oboti mit Berührung mehrerer kleiner dalmatinischer Häfen (Trstenik, Stagno, Castelnovo), die Fahrtdauer betrug damals vier Tage. 1896 wurde die Zahl der Fahrten auf drei im Monate erhöht und gleichzeitig der Versuch gemacht, durch Vermehrung der Zwischenstationen und Ausdehnung der Fahrten bis nach Durazzo die Linie auch dem dalmatinischen und dem mittelalbanischen Ver-

kehre dienstbar zu machen. Die „Bojana“ lief nach diesem Fahrplan die Häfen Fiume, Spalato (nur auf der Rückfahrt), Trstenik, Stagno, Luka Giuppane, Slano, Ragusa, Budua, Antivari, Dulcigno, Durazzo und Oboti an. Die Fahrtdauer betrug sechs Tage. Der Erfolg dieser Neuerung scheint kein besonderer gewesen zu sein. Denn die Fahrten nach Durazzo wurden schon im folgenden Jahre eingestellt und auch die Zahl der dalmatinischen Stationen wurde fortgesetzt vermindert, sodaß der Dampfer schließlich nur mehr in Ragusa, Antivari, Dulcigno und Oboti, auf der Rückfahrt auch in Spalato, anlegte.

Da die Linie der Ragusea die einzige, regelmäßig nach Oboti verkehrende Dampferlinie war, hatte sie nur mit der Konkurrenz des Hafens von Medua zu rechnen, der allerdings schon damals nicht nur vom Lloyd sondern auch von der Puglia angelaufen wurde, jedoch wegen der schlechten Landverbindung mit Skutari und bei dem Mangel einer Verschiffungsgelegenheit von Medua nach Oboti nicht gefährlich werden konnte. Tatsächlich lag auch damals der Verkehr zwischen Triest und Skutari fast ausschließlich in den Händen der Ragusea. Die Puglia blieb weit hinter ihr zurück und von den Frachten, die der Lloyd nach Medua brachte, entfielen wie heute rund 90% auf Importe aus der Levante (Salonik, Konstantinopel).

Das Jahr 1901 brachte jedoch eine bedeutende Verschärfung der Konkurrenz, da nunmehr die Puglia mit Hilfe eines eigens für diesen Zweck gebauten Flußdampfers, der „Jolanda“, regelmäßige wöchentliche Fahrten zwischen Medua und Oboti aufnahm und dadurch in den Stand gesetzt wurde, die von ihrer adriatischen Linie nach Medua gebrachten Waren bis Oboti, bei günstigem Wasserstande sogar bis nach Skutari zu schaffen. Gleichzeitig begann man auch in Ungarn dem Bojanaverkehr sein Augenmerk zuzuwenden. Der Subventionsvertrag, der im Jahre 1901 zwischen der ung. Regierung und der Ungaro-Croata geschlossen wurde, verpflichtete diese Gesellschaft, die eine ihrer

wöchentlichen Warenlinien Fiume—Cattaro jede zweite Woche bis nach Oboti fortzusetzen.

Auf österreichischer Seite wurden infolge dieser vermehrten Konkurrenz des Auslandes Verhandlungen mit der Ragusea eingeleitet, welche die Herstellung einer wöchentlichen Verbindung zwischen Triest und Oboti bezweckten. Diese Verhandlungen führten dazu, daß im Jahre 1902 an Stelle der bisherigen, dreimal im Monate verkehrenden Linie Triest—Oboti eine wöchentliche Linie Ragusa—Oboti trat, für welche die Regierung eine Post-Subvention von 27.000 K gewährte. Den Dienst auf dieser Linie versieht der Dampfer „Bojana“, der früher zwischen Triest und Oboti verkehrte. Auffallend ist, daß man Ragusa und nicht Gravosa zum Ausgangspunkt der neuen Zweiglinie machte. Es scheint dies geschehen zu sein, um die Beförderung der für Oboti bestimmten Waren schon von Triest an der Ragusea zu sichern. Denn der kleine, für größere Dampfer ungeeignete Hafen von Ragusa wird nur von den Linien der Ragusea angelaufen, die Schiffe des Lloyd und der übrigen Gesellschaften legen in Gravosa an. Die Beförderung der Waren nach Oboti vollzieht sich daher in der Art, daß ein Dampfer der Ragusea sie nach Ragusa bringt, wo in der Regel schon die „Bojana“ bereit steht, sie für die Weiterbeförderung nach Oboti in Empfang zu nehmen. Durch diese Maßregel schien das Gleichgewicht gegenüber Italien, wenigstens äußerlich, hergestellt zu sein. Wie mit der italienischen, konnte nunmehr auch mit der österreichischen Linie allwöchentlich nach Oboti verfrachtet werden, nur daß die Waren in Ragusa statt in Medua umgeladen wurden. Noch in demselben Jahre wurde jedoch dieses Gleichgewicht neuerdings dadurch gestört, daß die Puglia infolge des Zusatzübereinkommens vom 27. Juni 1902 ab 1. Juli dieses Jahres ihre Fahrten zwischen Medua und Oboti verdoppelte und eine neue Linie zwischen Brindisi und Medua mit Berührung von Durazzo einrichtete. Dadurch war eine wöchentlich zwei-

malige Verbindung mit Italien hergestellt und dieser Zustand blieb auch bestehen, als im Jahre 1904 die Hilfslinie Brindisi—Medua wieder aufgelassen wurde. Denn gleichzeitig wurde der Fahrplan der Puglialinie A derart verändert, daß sie unter gleichzeitiger Beschleunigung ihrer Fahrt Medua einerseits mit Venedig, anderseits mit Brindisi verbindet.

Das Ergebnis des Wettlaufes war daher auf italienischer Seite eine wöchentlich zweimalige Verbindung zwischen Italien und Oboti (das einemal von Venedig, das anderemal von Brindisi aus) mit Umladung in Medua, auf österreichischer Seite eine wöchentlich einmalige Verbindung mit Umladung in Ragusa.

Die Ungaro-Croata nahm ihre vertragsmäßigen Fahrten nach Oboti erst im November 1904 auf, da sie früher über keine für die Schifffahrt auf der Bojana geeigneten Dampfer verfügte. Seither geht der eigens für diesen Dienst neugebaute Dampfer „Skodra“ jede zweite Woche von Fiume nach Oboti. Er hat einen Tonnengehalt von 250 Tonnen brutto und eine Maschine von 149 Pferdekräften. Außerordentlich flach gebaut, entspricht er den Anforderungen der Flußschifffahrt zweifellos besser, als die ältere „Bojana“; dafür ist seine Seetüchtigkeit eine geringere; stürmisches Wetter im Quarnerolo hat ihn schon wiederholt in gefährliche Lagen gebracht. Ein Befahren der Bojana bis Skutari ist dem neuen Dampfer der Ungaro-Croata ebenso wenig möglich, wie jenem der Ragusea.

In neuester Zeit beabsichtigt die Ungaro-Croata ihren Dienst durch Einstellung eines zweiten Dampfers in einen wöchentlichen zu verwandeln, in Oboti eine Speicheranlage zu errichten und neue Leichterfahrer und Mahonen daselbst zu stationieren.

Die Zunahme des Dampferverkehrs auf der Bojana hatte zunächst die Folge, daß der Anteil der Segelschifffahrt am Gesamthandel wesentlich zurückging. Wie die nachfolgende Zusammenstellung über den Anteil der Dampfschifffahrt und Segel-

schiffahrt an dem Skutariner Handel zeigt, ist die Zunahme der Einfuhr zum größten Teile von der Dampfschiffahrt aufgesogen worden, während die Frachtmengen der Segelschiffahrt bis 1903 eine fortwährende Verminderung aufwiesen.

Anteil der Dampfschiffahrt und der Segelschiffahrt am Handel von Skutari (Albanien).

Verkehrs- art	Schiffahrts- gattung	1905		1904		1903		1902		1901	
		q	%	q	%	q	%	q	%	q	%
Gesamt- handel	Dampfer . . .	68.402	54·3	58.956	58·0	57.719	65·0	37.730	47·1	26.357	16·9
	Segler	*)57.588	45·7	42.752	42·0	31.093	35·0	42.385	52·9	129.993	83·1
	Zusammen .	125.990	100	101.718	100	88.812	100	80.115	100	156.353	100
Einfuhr	Dampfer . . .	59.915	54·4	50.057	57·8	47.536	69·3	32.012	57·6	22.894	46·8
	Segler	50.238	45·6	36.553	42·2	21.056	50·7	23.550	42·4	26.000	53·2
	Zusammen .	110.153	100	86.610	100	68.592	100	55.562	100	48.894	100
Ausfuhr	Dampfer . . .	8.487	53·6	8.849	58·8	10.183	50·4	5.718	23·3	3.403	3·2
	Segler	7.350	46·4	6.199	41·2	10.037	49·6	18.835	76·7	103.998	96·8
	Zusammen .	15.837	100	15.048	100	20.220	100	24.553	100	107.401	100

*) Inklusive Salz 15.400 q.

Noch bezeichnender für die durch die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Bojana hervorgerufene Veränderung ist es, daß die Segelschiffahrt auch bei der Ausfuhr ununterbrochen an Bedeutung verloren hat; dies ist umsomehr zu verwundern, als in Durazzo und Valona die Segelschiffahrt gerade bei der Ausfuhr sich gegenüber dem Dampferverkehr nicht nur erfolgreich zu behaupten, sondern durch die Billigkeit ihrer Frachtraten sogar an Boden zu gewinnen vermochte. Die Ziffern der Tabelle lassen allerdings auch den Rückgang der Segelschiffahrt noch schärfer und unvermittelter erscheinen, als er in Wirklichkeit ist, da die Zahlen des Jahres 1901 auch die Holzausfuhr

der Reede von Šlinza mitenthaltten, während die Zahlen der folgenden Jahre sich nur auf den Skutariner Handel beziehen. Dies erklärt jedach nur den plötzlichen Abfall der Ausfuhrziffern von 1901 auf 1902. Der weitere Rückgang scheint einer tatsächlichen Verminderung der Segelfrachten zu entsprechen, umsomehr als die durch Dampfer bewerkstelligte Ausfuhr gleichzeitig ein entsprechendes Wachstum zeigt. Die Segler, welche den Skutariner Verkehr vermitteln, sind die sogenannten Dulcignoten-Barken; sie führen jedoch diesen Namen nur mehr insofern mit Recht, als ihre Bemannung größtenteils aus Dulcignoten besteht. Ihre Eigentümer sind nur mehr zum Teile in Dulcigno ansässig, zum Teile sind sie nach dem Übergang dieser Stadt an Montenegro nach Skutari und anderen albanischen Städten ausgewandert, daher verkehrt ein großer Teil dieser Schiffe unter türkischer und nicht unter montenegrinischer Flagge. Ihre Gesamtzahl wird auf etwa 150 geschätzt. 28 davon verkehren regelmäßig zwischen Durazzo, San Pietro und Alexandrien, etwa 30 vermitteln den Verkehr Albaniens nach Triest und Venedig, der Rest beschäftigt sich mit Fahrten an der albanischen und dalmatinischen Küste. Als Winterhafen benützen sie zumeist die Reeden von Medua, San Pietro (ein Ankerplatz an der Südküste des Kap Rodoni) und Durazzo oder den Flußhafen von Oboti. In Dulcigno selbst nehmen sie wegen der schlechten Hafenverhältnisse keinen bleibenden Aufenthalt. Die Flußfahrt in der Bojana bis Oboti legen sie teils unter Segel zurück, teils werden sie durch Schiffszieher vom Ufer aus stromaufwärts geschleppt. Im ganzen stellt der durch Segler vermittelte Verkehr trotz seines Rückganges immer noch ungefähr 40 Prozent des Gesamtverkehrs von Skutari dar.

Auch der Anteil der einzelnen Dampfschiffahrtsgesellschaften an der Ein- und Ausfuhr von Skutari hat — wie die folgende Zusammenstellung zeigt — in den letzten Jahren bedeutende Verschiebungen erfahren.

**Anteil der einzelnen Schiffahrtsgesellschaften an der Ein- und Ausfuhr
von Skutari mittels Dampfern.**

Verkehrs- art	Schiffahrts- gesellschaft	1905		1904		1903		1902		1901	
		q	%	q	%	q	%	q	%	q	%
Gesamthandel	Cloyd	6.149	8'9	13.053	22'2	26.457	45'8	18.412	48'7	11.991	46
	Ragusea . .	10.302	14'9	13.997	23'7	16.014	27'7	11.985	31'7	10.604	40
	Ungaro-Kroata	14.012	20'5	6.224	10'6	.	.	.	.	.	.
	Puglia . . .	37.939	56'7	25.652	43'5	15.248	26'5	7.355	14'4	5.762	14
	Zusammen .	68.402	100	58.906	100	57.719	100	37.730	100	26.357	100
Einfuhr	Cloyd	5.880	9'6	12.875	25'7	24.734	52	18.050	56'4	11.644	50'9
	Ragusea . .	4.649	7'6	7.270	14'5	9.840	20'7	6.815	21'5	7.702	33'6
	Ungaro-Kroata	12.206	20'3	4.881	9'8	.	.	.	.	.	.
	Puglia . . .	37.180	62'5	25.031	50	12.962	27'3	7.149	22'3	5.548	15'5
	Zusammen .	59.915	100	50.057	100	47.536	100	32.012	100	22.894	100
Einfuhr aus Triest	Cloyd*) . . .	¹⁾ 731	.	²⁾ 562	.	³⁾ 412	.	⁴⁾ 807	7'5	⁵⁾ 1.202	11'6
	Ragusea . .	.	.	.	.	.	.	6.815	65'0	7.702	74'4
	Ungaro-Kroata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Puglia . . .	.	.	.	.	.	.	3.194	29'5	1.453	14'0
	Zusammen .	.	.	.	.	.	.	10.814	100	10.357	100
Ausfuhr	Cloyd	269	5'2	178	2'0	1.723	16'9	362	6'3	347	10'0
	Ragusea . .	5.653	66'7	6.727	76'1	6.174	60'6	5.170	90'4	2.902	85'8
	Ungaro-Kroata	1.806	21'3	1.343	15'2	.	.	.	.	.	.
	Puglia . . .	759	8'8	591	6'7	2.286	22'5	186	3'3	214	6'2
	Zusammen .	8.487	100	8.839	100	10.185	100	5.718	100	3.465	100

¹⁾ + 50 Stück leere Fässer und Kisten und 6 m³ Holz.

²⁾ + 65 " " " " " " 5 " "

³⁾ + 30 " " " " " " 3 " "

⁴⁾ + 4 m³ Holz.

⁵⁾ + 62 Stück leere Fässer und Kisten.

^{*)} Nach Angaben des Cloyd.

Die auffallendste Erscheinung ist der Rückgang des Lloyd, der im Jahre 1902 noch 48·7% aller durch Dampfer beförderten Frachtmengen führte und im Jahre 1905 jedoch auf 8·9% beschränkt worden ist und auch in der Höhe der absoluten Ziffern einen fast gleich starken Rückgang aufweist. Dies hängt zum Teil gewiß damit zusammen, daß Triestiner Verfrächter in immer steigendem Maße jene Linien vorziehen, welche einen direkten Verkehr nach Obotri unterhalten, statt ihre Waren nach Medua und von dort zu Land nach Skutari zu bringen. Dies geht auch aus dem Rückgange der durch die Loydschiffe direkt aus Triest nach Medua verfrachteten Warenmengen hervor. An der Ausfuhr ist der Lloyd ebenfalls in verschwindendem Maße beteiligt. Die Hauptmengen seiner Frachten sind Güter, die er aus der Levante bringt. Die Höhe der durch den Lloyd vermittelten Einfuhr gibt daher einen ziemlich zutreffenden Maßstab für die Stärke der Handelsbeziehungen zwischen Skutari, Salonich und Konstantinopel. Insoferne der Rückgang der Lloydfrachten eine Schwächung dieser Handelsbeziehungen zugunsten des Verkehrs mit Triest bedeutet, könnte er sogar als eine erfreuliche Erscheinung aufgefaßt werden. Diese Freude wird jedoch dadurch beeinträchtigt, daß auch die zweite österreichische Schifffahrtsgesellschaft, die Ragusea, welche ausschließlich Triestiner Waren verfrachtet, einen ständigen Rückgang zeigt. Im Jahre 1901 verfrachtete die Ragusea noch 40% aller mit Dampfern in Skutari aus- und eingeführten Waren auf ihren Schiffen. Dieser Prozentsatz ist ununterbrochen bis auf 23·7% im Jahre 1904 und 14·9% im Jahre 1905 gefallen. Die Verluste, welche die Ragusea und der Lloyd erlitten haben, sind in erster Linie der italienischen Gesellschaft Puglia zugute gekommen. Im Jahre 1901 war diese Gesellschaft erst mit 14% am Skutariner Gesamthandel beteiligt, im Jahre 1904 betrug ihr Anteil schon 43·5%, also fast so viel wie Lloyd und Ragusea zusammengenommen, im Jahre 1905 beförderte sie mehr als

die Hälfte — 56.7% — aller Frachten. Neben ihr hat auch noch die Ungaro-Kroata, die erst im Jahre 1904 in den Konkurrenzkampf eintrat, bedeutende Frachtmengen an sich gerissen. Schon im ersten Jahre ihres Bestehens war sie mit 10.6% am Gesamthandel von Skutari beteiligt, im folgenden Jahre hat sich ihr Anteil verdoppelt. Nun sind allerdings die Frachtmengen, welche die Puglia und Ungaro Kroata an sich gerissen, dem österreichischen Export nicht völlig entgangen, denn ungefähr die Hälfte der auf den Schiffen der Puglia verfrachteten Waren stammt aus Triest und die Ladungen der Ungaro Kroata bestehen sogar zum überwiegenden Teile aus Waren österreichischen Ursprungs. Gleichwohl muß der Rückgang der österreichischen Schifffahrt mit Sorge erfüllen, da der Handel erfahrungsgemäß der Flagge folgt und die Gefahr besteht, daß namentlich auf den Linien der Puglia die österreichischen Waren in zunehmenden Maße durch italienische ersetzt werden und die Verfrachtungen der Triestiner Kaufleute auf italienischen Schiffen nur dazu dienen, unsere Handelsbeziehungen gegenüber den Italienern aufzudecken und ihre Linien, die von italienischen Frachten vorläufig noch nicht leben könnten, zu unterstützen.

In den Konsularberichten wird der Rückgang der Ragusea in erster Linie auf den Tarifikampf zurückgeführt, der sich im Jahre 1902 zwischen ihr und der Puglia entspann. Bis zum Herbst dieses Jahres waren die Frachtsätze beider Gesellschaften ungefähr gleich. Im November 1902 führte jedoch die Puglia einen neuen Tarif ein, der die Frachtsätze der Ragusea weit unterbot. Die Erfolge zeigten sich schon in den letzten zwei Monaten dieses Jahres. Kaffee, Reis, Mehl, Zucker und Säcke kamen aus Triest nunmehr in ebenso großer Menge mit der Puglia, wie mit der Ragusea, während sie früher ausschließlich auf den Dampfern der Ragusea befördert worden waren.*)

*) Bericht des Konsulats Skutari für 1902.

Erst im April 1903 folgte die Ragusea mit Tarifiermähigungen; nominell waren diese Ermähigungen nur gering, doch wurden sie dadurch wesentlich erhöht, daß die Ragusea ihre Konnossemente statt wie bisher für Oboti nur mehr für Skufari-Zollamt ausstellte und die Kosten der Beförderung von Oboti nach Skufari, die bisher der Empfänger zu tragen hatte, auf eigene Rechnung übernahm. Diese Kosten betrugen 28 bis 30 Centimes für den Meterzentner. Neue Frachtermähigungen scheint der Eintritt der Ungaro-Kroata in dem Wettbewerb hervorgerufen zu haben. Im Jahre 1905 stellten sich die Frachtsätze der drei am Bojana-Verkehr beteiligten Gesellschaften folgendermaßen, wobei zu bemerken ist, daß die Sätze bei der Ungaro-Kroata für die Strecke Fiume—Oboti, bei der Puglia und Ragusea für die Strecke Triest—Oboti gelten.

Frachtsätze in Francs für 1 q cif Oboti.

für	Ragusea	Ungaro Kroata	Puglia
	frcs.	frcs.	frcs.
Kaffee	1.90	1.80	2.10
Zucker	1.30	1.35	1.55
Reis	1.35	1.35	1.50
Mehl	—	1.35	1.50
Manufakturwaren . .	2.18	2.50	2.50
Eisen- und Eisenwaren	1.57	1.35	1.70
Spiritus (Weinsprit) in Fässern	1.48	1.90	2.50
Glas und Porzellan .	—	—	2.50
Papier	—	—	1.70

Die Sätze der Ragusea sind in dieser Zusammenstellung bereits um den Betrag von 28 Centimes für die Strecke Oboti—Skufari gekürzt. Jene der Puglia sind mit ihrem Nominalbetrage

eingesetzt. Doch übernimmt sie auf Verlangen des Verfrächters jederzeit die niedrigeren Sätze der Ungaro-Croata oder Ragusea. Im ganzen zeigt die Zusammenstellung, daß heute keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Frachtsätzen der verschiedenen Gesellschaften bestehen.

Die Hauptgründe für die Überlegenheit der Puglia scheinen auch weniger auf dem Gebiete des Tarifwesens, als in der besseren Einrichtung ihres Schiffahrtsdienstes gelegen zu sein. Vor allem sind ihre Fahrten weit häufiger, als jene der Ragusea. Während diese ihre Dampfer nur wöchentlich einmal von Ragusa nach Oboti verkehren läßt, hat die Puglia wöchentlich zwei Fahrten zwischen Medua und Oboti eingerichtet, welche abwechselnd an die von Venedig und Brindisi kommenden Schiffe der Gesellschaft Anschluß haben. Außerdem vermag sie ihre Fahrten mit größerer Regelmäßigkeit einzuhalten, denn der eigens für den Verkehr auf der Bojana gebaute kleine Flußdampfer „Jolanda“ kann auch bei niedrigem Wasserstande die Mündungsbarre ungehindert überschreiten, wogegen der Ragusea-Dampfer „Bojana“ seine Waren an der Mündung häufig auf Lichterschiffe umladen muß, um seinen Tiefgang zu verringern. Dies ruft naturgemäß längeren Aufenthalt hervor und außerdem mußten die Kosten dieser Umladung, bevor die Frachtsätze direkt bis Skutari erstellt wurden, vom Empfänger getragen werden. Auch die Möglichkeit einer Beschädigung der Waren wird durch diese Umladung an der Mündung vermehrt. Bei schwerer See ist allerdings wieder der wegen seines größeren Tiefganges seetüchtigere Dampfer der Ragusea im Vorteil. Er vermag die Ein- und Ausfuhr auch bei einem Wetter zu vollziehen, bei dem die kleine „Jolanda“ die See nicht mehr halten kann. Dafür kommt der italienische Dampfer selbst bei Niederwasser regelmäßig bis Oboti, bei höherem Wasserstande vermag er seine Fahrt bis zur Bazarbrücke von Skutari fortzusetzen und auf diese Weise die Benützung von Ruderschiffen für die Beförderung der Waren von

Oboti bis Skutari völlig zu vermeiden. Der Dampfer der Ragusea muß bei niedrigem Wasserstand schon in Samrič liegen bleiben, über Oboti kommt er überhaupt nicht hinaus.

Die Ungaro-Kroata, welche eine direkte Verbindung von Fiume nach Oboti unterhält, kann mit ihrem Dampfer zwar gleichfalls nicht über Oboti hinausgehen und hat auch bei der Einfahrt in der Bojana trotz des geringen Tiefganges ihres Dampfers mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie die Ragusea. Dafür bietet sie den Vorteil direkter Beförderung der Waren ohne Umladung in einer Zwischenstation, was schon wegen der geringeren Gefahr der Beschädigung viele Verfrächter dazu bewegt, ihrer Linie den Vorzug zu geben.

Die Ragusea vereinigt bei der gegenwärtigen Einrichtung ihres Bojanadienstes die Nachteile der beiden von ihren Konkurrenzgesellschaften befolgten Systeme, ohne ihre Vorteile zu genießen. Wie die Puglia bringt sie ihre Güter nach einem der Bojana-Mündung näher gelegenen Zwischenhafen und läßt sie hier erst auf einen Spezialdampfer um; sie gibt daher den Vorteil der direkten Verladung von Triest nach Oboti preis, verwendet jedoch für die Weiterbeförderung statt eines leichtgehenden für die Flußschiffahrt berechneten Dampfers ein Schiff, das ursprünglich für den Verkehr von Triest nach Oboti gebaut wurde und infolge seines hiedurch bedingten Tiefganges für die Schifffahrt auf der Bojana weniger geeignet ist.

Die Notwendigkeit einer Änderung dieses Zustandes wird allgemein anerkannt. Über die Art dieser Änderung sind jedoch die Meinungen geteilt. Die einen verweisen auf die Erfolge der Ungaro-Kroata, die sie der Herstellung einer direkten Schifffahrtsverbindung von Fiume nach Oboti zuschreiben; sie fordern folgerichtig die Wiedereinführung direkter Fahrten von Triest nach Oboti.

Dagegen wird von anderer Seite eingewendet, daß man den Anforderungen des Bojana-Verkehres und der Schifffahrt auf

offener See nicht mit ein und demselben Schiffe Genüge leisten könne. Wähle man ein kleines Schiff mit geringem Tiefgange und flachem Bau, wie es für die Schifffahrt in dem schwierigen Fahrwasser der Bojana notwendig sei, so habe es nicht genügend Seetüchtigkeit, so weite Strecken, wie zwischen Triest und der Bajana-Mündung, im offenen Meere zurückzulegen. Schon der Dampfer „Skadra“ der Ungara-Kraata, der für die Bajana-Schifffahrt eigentlich immer noch zu groß sei, halte stürmischem Wetter nur mit Mühe stand, obwohl er bei der Fahrt nach Fiume im Schutze der Inseln bleibe. An Schiffe, die bis Triest verkehren sollen, würden namentlich wegen der Kreuzung des stürmischen Quarnero noch weit größere Anforderungen gestellt werden. Gebe man dem Dampfer dagegen jene Abmessungen, welche mit Rücksicht auf die Schifffahrt im offenen Meere erforderlich seien, so mache die Einfahrt in die Bojana und das Befahren des Flusses Schwierigkeiten; an eine Fortsetzung der Fahrten bis Skutari sei gar nicht zu denken. Die Regelmäßigkeit des Verkehrs sei in dem einen wie in dem anderen Falle gefährdet. Ein kleines Schiff werde zahlreiche Verspätungen erleiden, weil es bei stürmischem Wetter die See nicht halten könne; ein großes, weil ihm bei niedrigem Wasserstande die Überschreitung der Mündungsbarre Schwierigkeiten bereite. Die Nachteile, die mit der Umladung der Ware in einem Zwischenhafen verbunden seien, würden durch den Vortheil wettgemacht, daß man für ihre Beförderung von Triest bis zu diesem Umschlagsplatze größere Schiffe verwenden und die regelmäßige dalmatinische oder levantinische Linie ausnützen könne, während für den Verkehr vom Zwischenhafen nach Obati kleine, den Bedürfnissen der Flußschifffahrt völlig angepaßte Dampfer eingestellt werden könnten. Als Zwischenhafen schlagen die meisten Medua vor, indem sie auf die Erfolge der Puglia verweisen und hervorheben, daß die Nähe dieses Hafens zur Bojanamündung es gestattet, die Bauart der für den Lokalverkehr bestimmten

Dampfer ganz den Bedürfnissen der Flußschifffahrt anzupassen. Die Anhänger der direkten Schifffahrt weisen dem gegenüber darauf hin, daß Medua sich wegen seiner schlechten Hafenvhältnisse zum Umschlagplatz nicht besonders eignet. Da die Bucht den großen Dampfern der Dalmatiner und Levantiner Linie unzugänglich ist, und außerdem Molen oder Landungsbrücken für das Anlegen der Schiffe fehlen, ist ein direktes Überladen der Güter auf die Bojana-Dampfer nicht möglich. Die Umladung müßte daher mit Hilfe von Leichterbooten geschehen, denen es erfahrungsgemäß bei stürmischem Wetter unmöglich ist, an die auf der offenen Reede ankernden Dampfer heranzukommen und Entladungsarbeiten vorzunehmen. Infolgedessen ist die Gefahr von Verspätungen und Unregelmäßigkeiten im Verkehr mindestens ebenso groß, wie bei einer direkten Linie. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich aus dem Fehlen von Speichieranlagen. Die durchgehenden Dampfer der Lloydlinien nehmen in Medua nur kurzen Aufenthalt. Man muß aber mit der Möglichkeit rechnen, daß der Bojana-Dampfer infolge irgend einer kleinen Verspätung während dieses Aufenthaltes gerade nicht zur Stelle ist. In einem solchen Falle würden sich Schwierigkeiten bei der zwischenzeitigen Einlagerung der Ware ergeben, denen allerdings durch die Stationierung von Mahonen im Hafen von Medua bis zu einem gewissen Grade abgeholfen werden könnte. Ein dritter, namentlich von der Ragusea vertretener Vorschlag sucht diese Schwierigkeiten dadurch zu vermeiden, daß er an Stelle Meduas Gravosa als Zwischenhafen vorschlägt. Dieser Hafen wird von allen dalmatinischen Schifffahrtslinien angelaufen und bietet infolgedessen eine Fülle von Verkehrsgelegenheiten mit Triest, ohne daß die Levantinerlinien mit einer neuen Echelle belastet werden müßten. Auch die Hafeneinrichtungen entsprechen hier allen Anforderungen. Ein weiterer Vorteil ist es, daß in diesem Falle der Zwischenhafen noch auf österreichischem Gebiete liegen würde. Fraglich ist allerdings, ob die Entfernung Gravosas von

der Bojana-Mündung es gestattet, Dampfer von dem erforderlichen geringen Tiefgang auf dieser Linie einzustellen. Wenn aus nautischen Gründen hiegegen kein Hindernis obwaltet, wäre dies unstreitig die beste Lösung, welche die Frage des Bojanaverkehres finden könnte.

Eine selbstverständliche Voraussetzung wäre dabei allerdings die Erstellung direkter Tarife von Triest nach Oboti. Da ohnehin die Vereinigung des gesamten dalmatinischen Dienstes in der Hand einer besonderen Schiffahrtsgesellschaft geplant ist und der Bojanaverkehr diesem Dienste angegliedert werden soll, ergibt sich dies übrigens von selbst. Eine weitere Forderung wäre die Erstellung kombinierter Bahnschiffstarife von den in Betracht kommenden niederösterreichischen Stationen, mindestens für die wichtigeren Stapelartikel, bei denen die Fracht eine wesentliche Rolle spielt. Auch dieser Forderung steht kein Hindernis im Wege, da ähnliche Tarife auch für den dalmatinischen Verkehr in Aussicht genommen sind. Selbstverständlich müßten die Tarife derart gestaltet werden, daß sie jenen der italienischen und ungarischen Linie Konkurrenz zu bieten vermögen. Endlich wäre es dringend wünschenswert, die österr. Bojana-Dampfer ähnlich wie dies von der Puglia geschieht, zweimal wöchentlich verkehren zu lassen. Diese Vermehrung der Verbindungen darf nicht ausschließlich von dem Gesichtspunkte aus beurteilt werden, ob sie für die Beibehaltung der zur Verfügung stehenden oder anzuheffenden Frachtmengen unbedingt notwendig ist. Sie ist vielmehr in erster Linie als Maßregel zur Verkürzung der Fahrtdauer zu beurteilen. Wenn Gravosa die Sammelstation wird, in welcher die Waren für Oboti von den verschiedenen dalmatinischen Linien abgegeben werden, bewirkt naturgemäß jede Vermehrung der Anschlüsse eine weitgehende Verbesserung des Verkehrs. Während bei einer wöchentlich einmaligen Verbindung die kürzeste überhaupt mögliche Fahrtdauer nur von denjenigen Waren erreicht werden

könnte, die mit der unmittelbar anschließenden dalmatinischen Linie verfrachtet werden, ist schon bei einer wöchentlich zweimaligen Verbindung auch die Benützung anderer Linien ohne größeren Zeitverlust möglich und die strenge Bindung an die Abfahrtszeiten bestimmter Schiffe zum Vortheile des Verkehrs nicht mehr in gleichem Maße notwendig. Übrigens könnte eine wesentliche Vermehrung der Frachten für Oboti dadurch herbeigeführt werden, daß man die zwischen Gravosa und der Bojana verkehrenden Schiffe auf der Hinfahrt Medua berühren läßt. In diesem Falle würden die von den Lloydschiffen aus der Levante gebrachten Güter, die gegenwärtig meist zu Lande oder durch Vermittlung der Puglia nach Skutari gehen, zum größten Teil der neuen Linie zufallen. Für den Anfang würde es vielleicht auch genügen, nur jedes zweite Schiff auf der Hinreise auch in Medua anlegen zu lassen.

Eine besondere Erörterung erheischt die Frage des Verkehrs zwischen Oboti und Skutari. Da die Tiefe der Bojana oberhalb Oboti bedeutend abnimmt, ist es möglich, den zum Verkehre mit dem gewählten Zwischenhafen bestimmten Dampfer so zu bauen, daß er den Verkehr zwischen Oboti und Skutari regelmäßig, d. h. auch bei Niederwasser versorgen könnte, wenn man nicht seine Seefähigkeit und damit die Regelmäßigkeit des Verkehrs in Frage stellen will. Dies wäre schon der Fall, wenn man das nahe gelegene Medua als Zwischenhafen in Aussicht nehmen würde. In noch höherem Maße würde es für eine Linie gelten, die von Gravosa ihren Ausgangspunkt nimmt. Der gegenwärtig durch Ruderbarken vermittelte Verkehr zwischen Oboti und Skutari ist völlig ungenügend. Er ist vor allem zu langsam, denn die Ruderbarken brauchen 4—6 Stunden, um diesen Weg zurückzulegen, bei Hochwasser verkehren sie überhaupt nicht und zu gewissen Zeiten, z. B. während des Beiram-Festes, treten dauernde Stockungen ein, so daß der Dampfer, wenn in den Mahonen

kein genügender Raum für die Unterbringung der Waren vorhanden ist, mehrere Tage in Oboti liegen bleiben muß, ohne löschen zu können. Die beste Lösung wäre die Einstellung eines seichtgehenden Schleppdampfers mit der erforderlichen Anzahl gedeckter Schleppkähne. Dadurch würde nicht nur eine größere Regelmäßigkeit und wesentliche Beschleunigung des Verkehrs herbeigeführt, sondern es würde auch die Gefahr einer Beschädigung der Waren wesentlich verringert werden, da sie nicht mehr wie bisher in den offenen Lendren den Witterungseinflüssen preisgegeben wären. Auch könnte die provisorische Einlagerung der Waren in Mahonen, die gegenwärtig eintreten muß, sobald die erforderliche Anzahl von Lendren nicht zur Stelle ist, gänzlich vermieden werden, wenn man eine größere Zahl gedeckter Schleppkähne in Oboti bereit hielte. Die Waren könnten dann unmittelbar vom Seedampfer in den Schleppkahn verladen werden, wodurch wieder eine Umladung und damit eine Quelle von Beschädigungen vermieden würde. Naturgemäß wäre bei Einrichtung eines solchen Schleppdienstes und Verdoppelung der Verbindung nach Oboti eine entsprechende Erhöhung der gegenwärtigen Subvention unvermeidlich.

In engem Zusammenhang mit der Organisation des Verkehrs zwischen Oboti und Skutari steht die Frage der Schifffahrt auf dem Skutarisee. Bis vor kurzem lag dieser Verkehr in den Händen der Anglo-Montenegrin-Trading-Company, Ltd., einer englischen Handelsgesellschaft, welche ihren Sitz in Malta hatte und namentlich den Viehexport aus der Gegend von Podgorica nach Malta sowie den Import englischer Fabrikate pflegte. Die Gesellschaft ließ auf dem See den Schraubendampfer „Danica“ verkehren. Er ging jeden Sonntag und Dienstag vom montenegrinischen Orte Rieka ab und erreichte in 5—6 stündiger Fahrt mit Berührung von Vir und Plavnica Skutari. Wegen der Seichtheit der Seeufer kann der Dampfer in keinem dieser Orte unmittelbar am Ufer

anlegen. Er ankert im See. Waren und Fahrgäste werden durch Londren an Bord geschafft. Außer einem starken Personenverkehr vermittelt der Dampfer teils durch Übernahme von Frachten, teils durch Leistung von Schleppdiensten den weitaus größten Teil des Warenverkehrs zwischen Südmontenegro und Skutari sowie zwischen den einzelnen montenegrinischen Küstenorten. Im Jahre 1905 trat die Gesellschaft in Liquidation und suchte infolgedessen für den Dampfer einen Käufer. Vom österreichischen Konsulate in Skutari wurde rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht, daß sich jetzt die Gelegenheit biete, durch Ankauf des Dampfers den ganzen Verkehr auf dem Skutarisee in die Hand zu bekommen. Zu Durchführung des Geschäftes schien in erster Reihe die Handels- und Transport-Aktien-Gesellschaft vorm. J. P. Schmarda, Rotter & Perschitz berufen, die in Skutari und Podgorica Filialen besitzt und mit der Vertretung des österreichischen Handelsmuseums in diesen Orten betraut ist.

Der Leiter der Skutariner Filiale dieser Gesellschaft, ein genauer Kenner der Handelsverhältnisse Oberalbaniens, befürwortete den Kauf auf das wärmste. Es wurden auch Verhandlungen angebahnt. Die Anglo-Montengrin forderte einen Kaufpreis von 45.000 K.

Die von ihr vorgelegte Betriebsrechnung enthielt folgende Posten.

Ausgaben:	Einnahmen:
Agenten und Kommissionen K 2.060'92	Personenverkehr . . . K 16.068'04
Gehalte und Löhne . . . „ 13.178'80	Dampferfrachten . . . „ 12.513'52
Materialverbrauch . . . „ 8.022'—	Schlepplöhne „ 8.047'40
Auslagen für Miete von	OmnibusverkehrPlavnica-
Londren „ 1.872'—	Podgorica „ 1.464'56
Postauslagen „ 292'14	Londrenverkehr „ 349'74
Papier- und Drucksorten „ 38'38	Briefbeförderung . . . „ 124'—
6% ige Verzinsung des	Vom vorigen Jahre über-
Anlage - Kapitals von	nommener Rest an Öl „ 304'56
K 45.000 „ 2.700'—	Papier und Drucksorten „ 80'—
Zusammen . . . K 28.164'24	Zusammen . . . K 58.951'82

Die Betriebsrechnung ergibt somit einen Überschuf der Einnahmen über die Ausgaben von 10.787-58 K, was umso höher anzuschlagen ist, als die 6%ige Verzinsung des Anlagekapitals bereits unter die Betriebsauslagen eingerechnet ist. Ein Teil des Überschusses würde allerdings noch durch die unter den Ausgaben nicht angeführte Verzinsung des Betriebskapitals in Anspruch genommen werden. Trotzdem erübrigt noch ein bedeutender Rest für die Amortisation des Kapitals und eine Superdividende.

Trotz dieser Auskünfte zögerte die Firma, auf das Anbot einzugehen. Sie ließ die Verhältnisse durch Experten prüfen und stellte sodann das Verlangen nach einer staatlichen Subvention von 50.000 bis 60.000 K mit der Begründung, daß der Verkehr für die Alimentierung eines Schifffahrts-Unternehmens zu gering und wenig steigerungsfähig sei und daß das Geschäft sich infolgedessen als ein Verlustgeschäft darstelle. Die Verhandlungen zogen sich auf diese Weise länger als fünf Wochen ohne Ergebnis hin. Inzwischen hatten die Italiener von der Sache Wind bekommen und knüpften ihrerseits Unterhandlungen an, die nach kurzer Dauer zum Ankauf des Dampfers durch ein aus der Tabakmonopolgesellschaft und der Hafen- und Eisenbahnbau-Gesellschaft von Antivari bestehendes Konsortium — *Consorzio italiano* genannt — führten. Gleichzeitig schloß dieses Konsortium mit der montenegrinischen Regierung einen Vertrag, durch den diese sich verpflichtete, innerhalb 50 Jahren keine andere Schifffahrtsgesellschaft zu konzessionieren. Das Konsortium übernahm dagegen die Verpflichtung zur Beförderung der montenegrinischen Post und zur Einstellung eines zweiten größeren Dampfers. Ferner wurde ihm auch die Beförderung der italienischen Post übertragen, die gegenwärtig durch eine der italienischen Regierung gehörige Dampfbarkasse („*Principe di Piemonte*“) von Skutari nach Vir und von dort zu Lande nach Antivari befördert wird. Der neue Dampfer

ist seither bereits in Skutari eingetroffen und hat seinen Dienst aufgenommen. Er verkehrt abwechselnd mit der Danica, so daß jetzt tägliche Fahrten über den See stattfinden. Das rasche Zugreifen der Italiener ist wohl der beste Beweis dafür, daß die Anschauungen der Firma Schmarda, Rötter & Perschitz über die Rentabilität des Geschäftes nicht zutreffend waren. Der auf österr. Seite in dieser Angelegenheit wieder zutage getretene und scheinbar herkömmlich gewordene Mangel an Privatinitiative, der in dem Streben gipfelt, das Risiko auswärtiger Unternehmungen womöglich zur Gänze dem Staate aufzuerlegen, hat es verschuldet, daß in diesem wichtigen, uns benachbarten Gebiete nicht nur eine günstige Gelegenheit versäumt, sondern sogar unserem gefährlichsten politischen und wirtschaftlichen Gegner ein förmliches Verkehrsmonopol in die Hand gespielt wurde. Die Opfer, deren es bedürfen wird, dieses Monopol zu brechen und zur Wahrung unserer politischen und wirtschaftlichen Interessen der italienischen eine österreichische Schiffsahrtsunternehmung an die Seite zu stellen, werden weitaus größer sein als jene, die erforderlich gewesen wären, Österreich in die günstige Stellung zu bringen, die Italien heute einnimmt. Dabei wird es besonderer Maßregeln bedürfen, dem Unternehmen von vornherein ein gewisses Frachtquantum zu sichern und den Nachteil auszugleichen, der uns dadurch erwächst, daß die alt eingebürgerte Schiffsahrts-Unternehmung in italienische Hände übergegangen ist. Es wird sich zu diesem Zwecke empfehlen, die neue österr. Dampferlinie auf dem Skutarisee in einen organischen Zusammenhang mit unserer Schiffsahrt auf der Bojana zu bringen. Dieselbe Gesellschaft, welcher der subventionierte Dienst nach Oboti übertragen wird, müßte nicht nur dessen Fortsetzung durch Einrichtung eines Schleppverkehrs zwischen Oboti und Skutari sondern auch die Schiffsahrt auf dem Skutarisee übernehmen. Dieser Plan begegnet allerdings insofern einigen Schwierigkeiten, als über den Umfang der durch die Verträge

gesicherten Handels- und Schiffahrtsfreiheit auf den türkischen Flüssen eine grundsätzliche Verschiedenheit zwischen den Anschauungen der türkischen und der österreichischen Regierung besteht. Nach Artikel VI. des Seneds vom 24. Februar 1784 soll es „den k. k. Untertanen und Kaufleuten freistehen, mit ihren eigenen Flaggen, Fahrzeugen und Matrosen handlungshalber aus den Flüssen in die See und wieder aus der See in die Flüsse zu schiffen.“*)

Während nun auf österr. Seite aus dieser Bestimmung das Recht unbeschränkter Schiffahrtsfreiheit auf den türkischen Flüssen, soweit diese von der See aus zugänglich sind, abgeleitet wurde, stellte sich die Pforte auf dem Standpunkt, daß die Verträge lediglich das Recht zur Einfahrt in gewisse oberhalb der Mündung des betreffenden Flusses gelegene Hafenorte gewähren. Speziell bei der Bojana hat die Pforte das Recht der Schiffahrt unter fremder Flagge nur für die untere Flußstrecke bis Oboti anerkannt und diesen Standpunkt in jüngster Zeit neuerlich betont, indem sie nach den ersten Fahrten des italienischen Dampfers „Jolanda“ bis Skutari gegen das Befahren der oberen Bojana unter italienischer Flagge Protest einlegte. Italien scheint den türkischen Standpunkt anerkannt zu haben, denn die „Jolanda“ verkehrt seither unter montenegrinischer Flagge. Dadurch hat Italien in der Form nachgegeben, dem Wesen nach hat es jedoch seiner Schiffahrt die volle Bewegungsfreiheit gesichert, da Montenegro nach Artikel 29 des Berliner Vertrages das unzweifelhafte Recht der freien Schiffahrt auf der Bojana besitzt.

Das gleiche gilt vom Skutarisee, auf dem die Schiffe der italienischen Gesellschaft ebenfalls unter montenegrinischer Flagge fahren. Auch für Österreich wird im Falle einer Ausdehnung seiner Schiffahrt über Oboti hinaus die Flaggenfrage brennend.

*) Vergleiche hiezu auch Artikel 1, 2 und 7 des Passarowitzser Friedens, Artikel 3 des Vertrages von Sistova, Artikel 109 des acte final des Wiener Kongresses.

Man könnte sich dabei auf den Standpunkt stellen, daß den österr. Fahrzeugen auf Grund der Verträge das Recht freier Schifffahrt auf der Bojana und dem Skutarisee unter eigener Flagge zustehe, weil diese Gewässer vom Meere aus zugänglich seien und tatsächlich wiederholt von Seeschiffen befahren wurden. Hierbei müßte man jedoch mit dem Einwande rechnen, daß unter den gegenwärtigen Stromverhältnissen an eine regelmäßige Befahrung der oberen Bojana mit Seeschiffen nicht gedacht werden könne und daß insbesondere die geplante Art ihrer Befahrung durch Schleppdampfer, die von Oboti ausgehen, eine Cabotage fluviatile sei, die in den Verträgen von der Schifffahrtfreiheit ausdrücklich ausgenommen ist. Außerdem sprechen wohl auch politische Bedenken gerade in diesem Fall gegen eine schroffe Geltendmachung zweifelhafter Vertragsrechte. Man hat daher nur die Wohl zwischen den Flaggen der beiden Uferstaaten, das ist zwischen der türkischen und montenegrinischen. Es kann kaum zweifelhaft sein, daß die Entscheidung zu Gunsten der türkischen Flagge fallen muß, und zwar sowohl aus politischen, wie aus wirtschaftlichen Gründen. Unsere ganzen verkehrspolitischen Bestrebungen in diesem Teile Albaniens müssen darauf gerichtet sein, die italienisch-montenegrinischen Pläne zu durchkreuzen, welche eine Dekapitalisierung Skutaris zu Gunsten von Antivari und Podgorica bezwecken. Das österreichische Interesse läuft hier vollkommen parallel mit jenem der Türkei und der im nationalen Gegensatz zu Montenegro stehenden albanischen Bevölkerung. Die Wahl der türkischen Flagge würde diese Interessengemeinschaft sinnfällig betonen und bei der Bevölkerung wie bei der Regierung eine günstige Stimmung für das neue Unternehmen erwecken, die ihm nur zustatten kommen kann und auch auf das zweite ebenso wichtige Projekt eines Eisenbahn- und Hafenbaues in Medua eine günstige Rückwirkung üben dürfte.

IX. Schlussergebnisse.

Es mag scheinen, daß der Kampf um die wirtschaftliche Vormachtstellung in einem Lande wie Albanien, dessen Handel so gering, dessen Kulturstufe so niedrig, dessen Hilfsquellen so wenig entwickelt sind, des Preises nicht wert sei. Man hat Recht, wenn man nur die ärmliche Gegenwart dieses durch Jahrhunderte abseits aller Kultur gelegenen, von der Natur jedoch keineswegs vernachlässigten Landes vor sich sieht und sein Auge gegen die Möglichkeiten seiner künftigen Entwicklung wie gegen die Fragen verschließt, die im Hintergrunde des Kampfes schlummern.

Daß Italien so hartnäckig danach trachtet, seinen Handel und seine Schifffahrt an der Ostküste der Adria herrschend zu machen, hat seinen Grund weniger darin, daß es hofft, hier seiner Ausfuhr unmittelbar ein neues, lohnendes Absatzgebiet zu erschließen, als in jenen Bestrebungen, welche in der Wiederaufnahme der venezianischen Traditionen gipfeln. Der Besitz der albanischen Küsten sichert die Herrschaft über den Eingang zur Adria und damit über dieses Meer selbst. Durazzo und Valona in italienischem Besitz machen die Adria für uns zu einem *mare clausum*, dessen Schlüssel in fremder Hand ruht, und so lange wir noch Wert auf Freiheit unserer Schifffahrt, auf ungehemmte Entwicklung unserer Küstenländer legen, müssen die italienischen Bestrebungen, sich an der Ostküste der Adria festzusetzen, bei uns die entschiedenste Abwehr finden.

Die Festsetzung Italiens in Albanien bedeutet aber gleichzeitig eine Umklammerung unseres Besitzes von Süden her. Sie soll uns wirtschaftlich und politisch vom Balkan abschneiden, Italien in unmittelbare Berührung mit den slavischen Staaten im Osten der Halbinsel bringen und den Schlag vorbereiten, den man bei Zeit und Gelegenheit gegen unseren Besitz in Dalmatien und im Norden der Adria zu führen gedenkt. In

neuer Form hebt der alte Kampf um die Handelswege nach dem Orient wieder an. Gegenüber der Gefahr, daß der Orienthandel in zunehmendem Maße auf den Landweg und damit an Ungarn, Österreich und Deutschland übergeht, sucht Italien die Transversalverbindungen von der Adriaküste nach dem Osten wieder zu beleben und wir sollten nicht vergessen, daß seinen Wünschen und Interessen diejenigen Englands parallel laufen. Denn ebenso wie dem italienischen ist dem englischen Handel daran gelegen, die Überleitung des Orientverkehrs auf den Landweg zu hindern und verhüten, daß der Schwerpunkt des Handels von den Hafenstädten nach den Verkehrsmittelpunkten im Innern der Halbinsel verrückt wird.

Das Wachstum der wirtschaftlichen Interessen Italiens an der Adriatischen Ostküste verleiht seinen geschichtlichen Erinnerungen und Ansprüchen eine gefährliche Realität. Wir leben in einer Zeit, in welcher der Umfang der wirtschaftlichen Interessen den Grad der Berechtigung zur Ausübung politischen Einflusses angibt. So ist auch der beste Weg, den wir zur Behauptung unserer Stellung in Albanien einschlagen können, die Befestigung und Ausbreitung unserer wirtschaftlichen Beziehungen zu diesem Lande, selbst auf die Gefahr hin, daß der unmittelbare Ertrag weniger lohnend ist, als das Ergebnis gleicher Anstrengungen in anderen Ländern mit günstigeren Verhältnissen.

Vertrauend auf die Stärke unserer überlieferten Stellung haben wir vergessen, daß die Kraft der Tradition nur so lange lebendig wirksam bleibt, als sie sorgfältig gepflegt wird und aus dem Leben heraus beständig sich selbst erneut. Unsere wirtschaftlichen Beziehungen zu Albanien haben bisher alles eher erfahren denn eine systematische Pflege. So kam es, daß Italien bei dem Wettlaufe um den wirtschaftlichen Einfluß einen starken Vorsprung gewann. Nur in Mittel-Albanien haben wir unsere Stellung so ziemlich behauptet. Im Süden sind wir im

Rückgänge begriffen, im Norden des Landes, zunächst unseren Grenzen, weit überflügelt. Die Schuld daran ist weniger der Lässigkeit unseres Handels, als mangelhafter Fürsorge für die Bedürfnisse des Verkehrs zuzuschreiben. Auf diesem Gebiete muß vor allem Wandel geschaffen werden, soll das Spiel nicht endgiltig für uns verloren gehen. Die erste Forderung betrifft die Wiedergewinnung und Aufrechthaltung der Stellung, die unsere Schifffahrt an der albanischen Küste bis vor kurzem einnahm. Der albanische Dienst muß als ein wichtiges und voll berechtigtes Glied, nicht als ein lästiges Anhängsel unserer Levante-Schifffahrt betrachtet werden. Das alte wohlbegründete Ansehen des Österreichischen Lloyd, die Möglichkeit, den dalmatinischen Dienst sowohl, wie jenen der Levante für die Einrichtung unseres Verkehrs nach Albanien auszunützen, sind eben so viele wichtige Vorteile, die es in unsere Hand legen, mit verhältnismäßig geringen Opfern unseren Verkehr nach der türkischen Adriaküste derart auszugestalten, daß er jeder Konkurrenz gewachsen ist und unsere Häfen zu den natürlichen Ausgangspunkten des Handels nach diesen Gegenden macht.

Hand in Hand damit muß eine entsprechende Beteiligung an dem lokalen Verkehre zwischen den Haupthäfen der Küste und den kleineren Stationen gehen, die abseits der großen Straße des Levantehandels liegen. Die Wiederaufnahme des südalbanischen Dienstes in einer den Bedürfnissen genügenden Form ist ebenso notwendig wie die Einrichtung einer geregelten Schifffahrt auf der Bojana und dem Skutarisee. Die Unterschätzung dieser scheinbar untergeordneten Linie war der größte Fehler, den wir begingen, ihre zielbewußte Pflege hat den Italienern die bedeutendsten Erfolge gebracht, die sie bis jetzt in Albanien errungen haben.

Sorgfältigste Beachtung erheischen endlich die italienisch-montenegrinischen Eisenbahnpläne. Es ist fraglich, ob es sich empfiehlt, in Montenegro selbst in einen Wettbewerb mit

dem italienischen Kapital einzutreten und ob nicht an Stelle dessen der Bau einer Konkurrenzlinie von Medua nach Skutari vorzuziehen wäre, die in Bezug auf die Bau- und Betriebskosten wie auf die Größe des zu erwartenden Verkehrs weitaus günstigere Bedingungen bietet. Ihr Bau würde der montenegrinischen Bahn den größten Teil ihrer Bedeutung rauben, ohne daß sie selbst von dieser zu leiden hätte, da sie als kürzeste Verbindung der Hauptstadt Nordalbaniens mit dem Meere und als Endglied der einzigen natürlichen Transversallinie von der Adria nach dem Innern (durch das Tal des Drin) eine große selbständige Bedeutung besitzt. Von umso höherer Wichtigkeit wäre es, ihren Bau rechtzeitig österreichischem Kapital zu sichern. Denn man muß sich darüber klar sein, daß von der Natur vorgezeichnete Verkehrswege früher oder später zu ihrem Rechte gelangen und daß es infolgedessen weit klüger ist, sich rechtzeitig die Verfügung darüber zu sichern, als eine Politik der fruchtlosen Negation zu befolgen.

Der Bau dieser Bahnlinie wäre zugleich die günstigste Lösung, die wir dem Skutariner Verkehrsproblem geben können. Gegenüber den projektierten Flußregulierungen, deren Erfolg für die Schifffahrt ebenso ungewiß ist, wie die Höhe der erforderlichen Kosten, bietet er volle Sicherheit der wirklichen Erreichung des angestrebten Zieles bei fester Begrenzung des notwendigen Aufwandes und gewährt außerdem den Vorteil, daß er nicht nur die befriedigende Abwicklung des Verkehrs, sondern auch dessen tarifarische Beherrschung ermöglicht.

Sollte es statt des Bahnbaues oder neben ihm zur Durchführung der Flußregulierungen im Drin- und Bojana-Gebiete kommen, so wäre die entsprechende Beteiligung österreichischen Kapitals an diesem Unternehmen gleichfalls dringend zu wünschen. Wir müssen uns vor Augen halten, daß derartige Investitionen die stärkste Begründung der Ansprüche sind, die aus dem Vorhandensein wirtschaftlicher Interessen in solchen Gebieten ab-

geleitet zu werden pflegen. Bei der verkehrspolitischen Wichtigkeit Nordalbaniens und im besonderen des Gebietes von Skutari für die künftige Entwicklung des Handels nach dem Innern, bei seiner engen Nachbarschaft zu unserem eigenen Staatsgebiete und seiner Bedeutung für unsere maritime Stellung an der Ostküste der Adria wäre es höchst bedenklich, wenn es zu einem Zentrum fremdländischen Einflusses, vielleicht sogar feindseliger Bestrebungen gemacht würde. Der Initiative privaten Kapitals wie dem tatkräftigen Eingreifen staatlicher Politik sind somit hier wichtige Aufgaben gestellt. Die Art, wie sie erfüllt werden, wird nicht ohne Einfluß auf die Beantwortung der Frage sein, ob Österreich auf dem Balkan eine Zukunft oder nur eine Vergangenheit hat.





Digitized by Google



